اختصاص دولة علم السفينة
فى
حماية البيئة البحرية من التلوث

الدكتور
عبدالهادى محمد العشرى
رئيس قسم القانون الدولى بكلية الحقوق – جامعة المنوفية
خبير الأمن البيئى العربى

الطبعة الأولى
٢٠٠٦

بسم الله الرحمن الرحيم

قال تعالى :

" وهو الذى سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا
منه حلية تلبسونها وترى الفلك مواخر فيه ولتبتغوا من
فضله ولعلكم تشكرون " صدق الله العظيم
سورة النحل الآية ١٤

تمهيد

مدخل البحث:

شهدت معظم بلدان العالم فى السنوات الأخيرة معدلات نمو لم يسبق لهـا مثيل، خاصة فى مجالات التحضر والصـناعة والنقـل والزراعـة والتجـارة واكتشاف واستغلال الموارد الطبيعية، مما ترتب عليه ظهور مشكلات التلوث البيئى، التى تعتبر من أهم وأخطر المشاكل التى تواجه الجنس البشرى بعـد مشكلة سباق التسلح النووى فى العصر الحديث. وترجع أهمية هذه المشـكلة وخطورتها الى أنها لم تعد مشكلة محلية قاصرة على بلـد دون الآخـر، بـل أصبحت مشكلة عالمية تمثل أكبر التحديات التى تواجه المجتمع الدولى فى هذه الأيام، إذ أن التلوث البيئى سواء كان بحريات أو هوائيـا أو بريـا لا يعـرف حدودا يقف عندها وإنما أثاره ممتدة على أرجاء المعمورة بدرجـة خطيـرة تجعلنا ندق جرس الإنذار خشية أن يأتى اليوم الذى يصبح فيه وجـود مكـان خالى من التلوث ضربا من المستحيل، ولعل من أهم الأمثلـة علـى عالميـة ظاهرة التلوث البيئى وخطورتها واهتمام المجتمع الـدولى بهـا ، أن الأمـم المتحدة اتخذت شعار Only one Earth أرض واحدة فقط ليكـون شـعار أو مؤتمر دولى عقد فى استكهولم فى يونيو عام ١٩٧٢ ليناقش مشكلة الإنسان والبيئة . ومن أهم الموضوعات التى استحوذت على الاهتمام العالمى سـواء على المستوى الدولى أو الإقليمى أو حتى على مستوى التشريعات الوطنيـة، وجذبت اهتمام فقهاء القانون الدولى وعلماء الطبيعة، فى ظاهرة تلوث البيئة البحرية، نظرا للأهمية البالغة للبحار والمحيطات، حيـث تتعلـق بهـا آمـال

البشرية لاستمرار الحضارة الإنسانية ، بما أظهرته من إمكانيات تفوق الخيال فى مجال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية ، والثروات المعدنية الهائلة التى تكمن فى أعماقها ([1]).

وفى الحقيقة ترجع أهمية البحار والمحيطات الى أن العالم يعيش على جزء صغير من سطح الكرة الأرضية ، إذ أن مساحة اليابس لا تتعدى سوى ٢٩% من المساحة الإجمالية لكوكب الأرض، أما البحار والمحيطات فتبلغ مســاحتها الإجمالية ٧١% من المساحة الإجمالية لهذا الكوكب. ونتيجة للانفجار السكانى الرهيب، فقد اختل التوازن بين حاجة الإنسان وما تلبيه موارد اليابسة، فقدمت البحار الآمال الكبيرة لاستمرار الحضارة الإنسانية، وتوفير غــذاء الإنســان، حيث أن البحار لم تعد وسيلة للمواصلات فحسب، بل أصبحت مــوردا كبيــرا للثروات الطبيعية الحية وغير الحية ([2]).

وعندما أدرك الإنسان فى العصر الحديث أهمية البحار كطريق للمواصلات بين الدول، وكمورد هام من موارد الثروات الطبيعية، بالإضــافة الــى اســتعمال

---

[1]) يعتقد بعض العلماء أنه فى المستقبل القريب ستكون نسبة استخراج البترول من البحــر حوالى ٤٠% من الإنتاج العالمى، كما أنه وفى دراسة قدمت للمــؤتمر الــدولى للبتــرول المنعقد فى طوكيو سنة ١٩٧٥ اتضح أن ثلثى الموارد البترولية غير المكتشفة توجد فــى البحر، وتستخرج الإنسانية حاليا أكثر من ٢٥% من البترول من الأجراف القاريــة فــى البحار، كما أثبتت أن أكثر من ٢٤ ألف مليون طن أى ما يعــادل ١٧% مــن المخــزون الحالى للبترول يوجد فى هذا الجزء من البحار .. راجع : الدكتور إدريــس الضــحاك ، المصالح العربية فى قانون البحار الجديد ، عرض مقدم للنــدوة الدبلوماســية الخامســة عشرة ، أبو ضبى فى١٧ فبراير١٩٨٧، غير منشور، وزارة الخارجية بدولــة الإمــارات العربية، إدارة الشئون القانونية، ص ٣.

[2]) اقترب الإنتاج العالمى من الأسماك الى ٨٠ مليون طن سنويا، ويرى بعض المختصين أن تربية الأسماك يمكن أن تتضاعف الى أربع مرات عما هى عليه الآن. راجع فى ذلك :
F.A.O.Rapport sur L'alimentaion, Mondial Roma, 1985.

شواطئها فى الأغراض السياحية، زادت حركة السفن وخاصة ناقلات الزيت([1])، ونتيجة لذلك زادت فرص التلوث البحرى، إما نتيجة للإغراق العمدى لحمولات السفن فى البحار والمحيطات، أو لتسرب ما تحمله هذه السفن من شحنات بترولية ومواد كيميائية ضارة ، ولعل من أهم الأسباب التى أدت الى زيادة فرص التلوث البحرى فى العصر الحديث هى الثورة الصناعية وما نتج عنها من استخدام الطاقة النووية فى الأغراض السلمية، وإغراق المخلفات المشعة فى البحار والمحيطات، كذلك عمليات إغراق الفضلات الأخرى التى تسبب للإنسان مخاطر جسيمة ([2]).

ومشكلة تلوث البيئة البحرية، مثلها كمثل مشاكل التلوث البيئى الأخرى، ليست قاصرة على منطقة دون الأخرى، بل هى مشكلة عالمية، لأن البحار والمحيطات متصلة ولا تتوقف عند حدود معينة، فتجرى من دولة الى أخرى وتحمل معها الخطر الداهم والذى يتمثل فى مواد كيميائية أو عضوية ضارة

---

[1]) تمثل التجارة الدولية المنقولة بحرا ما يزيد عن ٨٠% من التجارة الدولية من حيث الحجم وبالرغم من الكساد الذى ساد العالم خلال هذه الحقبة من الزمن، نقلت بضائع يقدر مجموعها بنحو ٣٢٧٢ مليون طن فى عام ١٩٨٢ بينها ١٧٩٣ مليون طن من البضائع الجافة، ١٤٨٠ مليون طن من الهيدروكربونات السائلة وقامت السفن التجارية بمهمة نقل ١٣٦٩٩ مليون طن/ ميل بمتوسط تكلفة لأسعار الشحن يبلغ ٦% من السنتات لكل طن، ميل . راجع : وثيقة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحرى عام ١٩٨٣. TD/B/C.4/266,p.8.

[2]) توصل الأطباء الى أن هناك حتى الآن سبعة عشرة مادة كيميائية فى البيئة بوجع عام، تعتبر المسئولة عن الإصابة بمرض السرطان ، كما يشتبه الأطباء كذلك فى حوالى مائة مادة أخرى فى البيئة قد يكون لها علاقة بأمراض السرطان، فإذا وجدت هذه المواد فى النفايات ، فإنها قد تسبب التلوث البيئى بوجه عام، وتلوث البيئة البحرية بوجه خاص، وتدخل بعد ذلك جسم الإنسان بطريقة أو بأخرى مسببة الإصابة بالسرطان والتشوه الخلقى.

تقتل الحياة فى البحار والمحيطات، وتشوه جمالها وتعطل من الانتفاع بها .

أهمية الدراسة

يحتل موضوع " حماية البيئة البحرية" مكانا هاما ضمن القانون الدولى للبحار، ففى أوائل هذا القرن تنبهت دول العالم، الى أن التلوث البحرى يمكن أن يكون دوليا، فالعناصر الفيزيقية التى تعمل على تدويله متعددة، لعل من أهمها أن البحار كلها متصلة مع بعضها، وأن العناصر الملوثة أغلبها متحرك كالسفن والوديان، وأن التيارات البحرية القوية تهدد بحمل الملوثات الى أبعد المناطق البحرية، متجاهلة الحدود البحرية والموجودة بهذه المناطق، والتى تجعلها خاضعة لسيادة دولة دون الأخرى، ولذلك كان من الطبيعى أن تتعاون الدول من أجل المحافظة على البيئة البحرية، وكان من اللازم أن تتعدد الاتفاقيات الدولية التى تهدف الى المحافظة على هذه البيئة من التلوث .

وإذا كانت الاتفاقيات الدولية التى تهدف الى مكافحة التلوث البحرى والعمل على خفضه والسيطرة عليه، قد اهتمت من البداية بوضع القواعد والأحكام التى ترسم الإطار العام لمواجهة ظاهرة تلوث البيئة البحرية، فإن هناك موضوعا يتعلق بمسألة حماية هذه البيئة والحفاظ عليها وأثير حوله جدل فقهى كبير، وهو موضوع الاختصاص فى تطبيق المعايير والقواعد فى مجال مكافحة التلوث البحرى، والى أى مدى يمتد اختصاص كل من الدولة الساحلية، ودولة علم السفينة، ودولة الميناء فى مسائل حماية البيئة البحرية. ورأينا أن نلقى الضوء على هذا الموضوع من خلال هذه الدراسة .

ونستطيع القول بأن أهمية الدراسة ترجع الى الاعتبارات الآتية :

١) أصبحت معظم دول العالم الثالث بعد الحرب العالمية الثانية، تطالب باسترجاع حقوقها فى البحار، وباسترجاع سيادتها الإقليمية على المناطق البحرية التى تخضع لولايتها. لذلك شهدت الدورات المتعاقبة لمؤتمر

الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، اختلافا فـي وجهـات النظـر بـين مجموعة دول العالم الثالث من ناحية، ومجموعة الدول الصـناعية مـن ناحية أخرى، حيث تبنت المجموعة الثانية الاتجـاه الـذى يـدعو الـى ضرورة وضع نصوص مشددة لا تقوى الدول الناميـة علـى تطبيقهـا، خاصة فيما يتعلق بمعايير مكافحة التلوث البحرى من مصادره المختلفة، وفى نفس الوقت تخول لنفسها حقوقا متسامح فيها فى المياه الدوليـة، وفى المياه الإقليمية للدول الساحلية الأخرى، كما كانت تسعى دول هـذه المجموعة الى ضرورة أن يكون أمر الفصل فى أى ضـرر نـاجم عـن تشغيل السفن من اختصاص الدولة صاحبة العلـم ومحاكمهـا. وعلـى الجانب الآخر كانت الدول النامية تطالب بالحد من سيطرة الدول البحرية الكبرى وتطالب بوجوب امتداد سلطاتها الى حيث ينال اختصاصها السفن التى تسبب تلوث البيئة البحرية فى المناطق الخاضعة لسيادتها الإقليمية. وحتى فى بعض الأحيان فى المناطق التى تتمتع عليه هذه الدول بولايـة إقليمية محدودة، أو تلك التى لا تتمتع عليها بأية ولاية على الإطـلاق " مناطق أعالى البحار فى حالات الحوادث البحرية، ولقد جاءت الاتفاقيـة الجديدة لقانون البحار والموقعة عام ١٩٨٢، بنصوص هى بمثابة توفيق بين الاتجاهين السابقين، فرسمت حدود اختصاص سلطات دولة العلـم، واختصاص الدولة الساحلية، واختصاص دولـة الميـنـاء فيمـا يتعلـق بموضوع حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن([1]).

٢) شهدت الساحة الدولية فى الآونة الأخيرة، توسعا فى اختصاصات الدولة الساحلية، بخصوص فرض الرقابة والسيطرة وتنفيذ القواعد الدولية على

---

[1]) راجع: الاتفاقية باللغة العربية فى : المجلة المصرية للقانون الدولى، مجلد ١٣٨ عام ١٩٨٢، ص٢٤٥.

بعض مصادر التلوث، حيث أعطت الاتفاقية الجديدة لقانون البحار ١٩٨٢ اختصاصات مطلقة بهذا الشأن للدولة الساحلية، وخاصة فيمـــا يتعلـــق بالتلوث من المصادر الأرضية، والتلوث الناجم عن النشاطات المتعلقـــة باستكشاف واستغلال ثروات قاع البحر وما تحت القاع فى مناطق الولاية الإقليمية، ولكن مع الوضع فى الاعتبار أن هذا التوسع فى الاختصاصات منوط بعدم الإخلال بالحقوق المكتسبة للدول الأخرى، كمـــا أن الاتفاقيـــة الجديدة أعطت الدول الساحلية اختصاصات ليست مطلقة بل تنافسها فيها دولة العلم وخاصة فى مسائل مكافحة التلوث الناجم عن الإغراق.

٣) هناك مناطق بحرية ليست خاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية، وهى مناطق اعتبرها القانون الدولى " تراثا مشتركا للبشرية " وقـــد نظمـــت الاتفاقية الجديد لقانون البحار عام ١٩٨٢ الأحكام الخاصة بهذه المناطق فى الجزء الحادى عشر منها. ومن أهم هذه الأحكام تحديد الجهة صاحبة الاختصاص فى حماية البيئة البحرية ضد التلوث والعمل علـــى خفضـــه والسيطرة عليه، كما حددت أيضا القانون الواجب التطبيـــق والمحكمـــة المختصة بنظر النزاعات بشأن الأضرار الناجمة عن التلـــوث البحـــرى، ولقد وجدنا أنه من الضرورى أن نلقى الضوء علـــى أحكـــام الاتفاقيـــة الجديدة فى هذا الشأن باعتبار أن هذه المنطقة من الأفكار المستحدثة فى الفكر القانونى الدولى. ونظرا لكل الاعتبارات السابقة، ولأهمية المنطقة البحرية العربية باعتبارها تشكل أهمية استراتيجية واقتصادية واجتماعية خاصة لدول المنطقة والجماعة الدولية، لذلك وجدنا أنه لزاما علينا نحن الباحثين العرب أن نكون مهتمين فى المقام الأول بالبحث والدراسة فـــى موضوع تلوث البيئة البحرية، أسبابه، مصادره، وتحديد الاختصاصـــات المختلفة للدول والمنظمات الدولية فى مجال حماية البيئة البحرية ضـــد

التلوث والعمل على خفضه والسيطرة عليه وفقا لأحكام القانون الدولى العام .

خطة البحث:

لما كنا بصدد دراسة الاختصاصات فى مجال حماية البيئة البحرية ضد التلوث فاننا نرى ان نبدا بتحديد ماهية البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية على وجه الخصوص ثم نشير الى اهمية البيئة البحرية من حيث الموارد الاساسية التى تزخر بها مع التركيز فى هذا الجانب من الدراسة على اهمية البيئة البحرية العربية باعتبارها ذات اهمية خاصة بالنسبة لباقى البحار والمحيطات وننتقل بعد ذلك الى تحديد ماهية التلوث البحرى والوقوف على اهم اسبابه ومصادره المختلفة على ان نختتم القسم التمهيدى بالاشارة الى التطور التاريخى بمسالة الاهتمام الدولى والاقليمى بظاهرة مكافحة التلوث البحرى وفقا لاحكام القانون الدولى العام. وبعد ذلك ننتقل لدراسة موضوع البحث من خلال قسمين رئيسيين :

نتناول فى القسم الأول تحديد الاختصاصات فى مجال حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن، على أن تنفرد لهذا المصدر قسما مستقلا من هذه الدراسة نظرا لأهميته وكونه من أهم المسائل التى أثارت جدلا كبيرا فى الفقه والعمل الدوليين، ولا يتصور وجود تنازع فى الاختصاصات فى مجال حماية البيئة البحرية إلا من خلال هذا المصدر ، وسوف نفرد القسم الثانى من الدراسة لتحديد الاختصاصات فى مجال حماية البيئة البحرية وفقا للمصادر الأخرى، على أن يكون تناولنا لهذه المصادر بقدر من الإيجاز نظرا لكونها لا تثير أى قدر من التنازع فى مجال فرض الالتزامات وتحديد الاختصاصات لحماية البيئة البحرية من التلوث، اللهم إلا ما يتعلق بالإغراق الذى سوف نتوسع فى دراسته بالقدر الذى يتناسب مع أهميته من حيث كونه يثير قدرا من

تنازع الاختصاصات بين الدولة الساحلية ودولة العلم فـــى تطبيـــق المعـــايير والقواعد الدولية بشأن الإغراق للبحار والمحيطات . وبناء على ما تقدم سوف نقسم دراستنا فى هذا البحث الى ما يلى :

القسم التمهيدى : تلوث البيئة البحرية ، تحديد ماهيته ، أســـبابه ، مصـــادره والتطور التاريخى لمسألة الاهتمام الدولى والإقليمى بحمايـــة البيئة البحرية من التلوث .

القسم الأول : الاختصاص فى حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عـــن السفن.

القسم الثانى : الاختصاص فى حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناتج عـــن مصادر برية ومن المصادر الأرضية الأخرى .

خاتمة :ونستعرض فيها أهم النتائج التى توصلنا إليها من خلال هـــذا البحـــث ومدى إسهامها بشكل عام فى مواجهة ظاهرة تلوث البيئة البحرية على المستوى المحلى والمستويين الإقليمى والدولى .

القسم التمهيدى

تلوث البيئة البحرية
ماهيته ، أسبابه ومصادره
والتطور التاريخى لمسألة الاهتمام الدولى
والإقليمى بحماية البيئة البحرية من التلوث

ومنذ فترة ليست ببعيدة لم تكن يد الإنسان قد امتدت الى البيئة البحرية لتفسدها وتدمر معظم مواردها من الثروات الحية التى تعتبر منفذ الإنسان حينما تصبح اليابسة غير قادرة على توفير ما يحتاجه من ثروات غذائية ومصادر للطاقة، وحينما أدرك الإنسان أهمية البحار والمحيطات، تدخل بكل ما يملك من قدرات علمية وتقنية رهيبة للحصول على ما يحتاجه منها. ومن هنا تعددت أسباب تلوث البيئة البحرية وتنوعت مصادر هذا التلوث. ومن أجل ذلك كله ظهرت الحاجة الملحة منذ أوائل هذا القرن الى وجود قواعد قانونية ومعايير دولية أو إقليمية لحماية البيئة البحرية ضد التلوث. وإذا كانت مظاهر الاهتمام الدولى والإقليمى بحماية البيئة البحرية قد بدأت متواضعة إلا أنها أخذت مظهر الجدية والعمومية فى العصر الحديث.

ولعل من المناسب قبل أن ندخل فى دراسة الاختصاصات فى حماية البيئة البحرية ضد التلوث أن نعرض من خلال هذا القسم التمهيدى لتحديد ماهية البيئة البحرية، ونتعرض لأهمية هذه البيئة بوجه خاص نظرا لما تنفرد به من أهمية خاصة تجدر بنا الإشارة إليها، ثم نتعرض لتحديد ماهية التلوث البحرى وأسبابه ومصادره، على أن نشير فى نهاية هذا القسم لتطور الاهتمام الدولى والإقليمى بحماية البيئة البحرية من التلوث .

لذلك سوف نقسم دراستنا فى هذا القسم الى ما يلى :

الباب الأول : تحديد ماهية البيئة البحرية ومدى أهميتها البشرية .

الباب الثانى : تعريف التلوث البحرى- وتحديد أسبابه وأنواعــه ومصــادره المختلفة.

الباب الثالث: تطور الاهتمام الدولى والإقليمى بمكافحة التلوث البحرى .

الباب الأول
تحديد ماهية البيئة البحرية
ومدى أهميتها البشرية

تمهيد وتقسيم :

البيئة البحرية هى جزء من النظام البيئى العام الذى يحيط بالإنسان، يتأثر به ويؤثر فيه، فالبيئة الإنسانية تشتمل على ثلاثة عناصر رئيسية هـــى اليابســـة والهواء والماء.

ولقد اكتشف الإنسان خلال هذا القرن أن البيئة البحرية تزخـــر بالعديـــد مـــن الثروات الحية وغير الحية بنسبة يمكن أن تغطى احتياجات البشرية لعدة قرون قادمة .

ولعل من المناسب ونحن بصدد دراسة البيئة البحرية، أن نعرض بداية لتحديد ماهيتها والفرق بينها وبين البيئات الطبيعية الأخرى المحيطة بالإنســـان، ثـــم ننتقل بعد ذلك الى الإشارة الى مدى أهمية البيئة البحرية للبشرية .

ولذلك فإننا سوف نقسم دراستنا فى هذا الباب الى ما يلى :

الفصل الأول : تحديد ماهية البيئة البحرية .

الفصل الثانى: أهمية البيئة البحرية للبشرية.

الفصل الأول
تحديد ماهية البيئة البحرية

قبل التعرض لتحديد ماهية البيئة البحرية وفقا للمفهوم الذى نتبناه فى هذه الدراسة، يجدر بنا أن نتعرض بادئ ذى بدء لتعريف البيئة الإنسانية بوجه عام، وتحديد عناصرها الأساسية والتفرقة بينها وبين ما قد يختلط بها من ألفاظ أخرى .

المبحث الأول
تحديد ماهية البيئة بوجه عام

يخلط الكثيرون بين اصطلاحين هامين هما علم البيئة Ecology ، والبيئة Environment ، مع أن الفرق بين كل من الاصطلاحين كبير، فعلم البيئة: يقصد به دراسة العلاقات المتداخلة بين الكائنات الحية والوسط الذى تعيش فيه، ودراسة علاقات التأثير المتبادل بينهما – ولهذا فإن علم البيئة يتناول تقريبا كافة مستويات تركيب الحياة على الأرض من الحيوان والنبات الواحد، الى التجمع الكائن للكائنات التى تعيش حياتها فى مساحة من الأرض، الى

التأثيرات الواقعة على هذه الكائنات من عوامل مناخية كانت أو عوامل جيولوجية تشكل المحيط الخارجى الطبيعى لها (١). فى حين أن كلمة البيئة (٢) يقصد بها الإطار الذى يعيش فيه الإنسان ويحصل على مقومات حياته من غذاء وكساء مأوى ويمارس فيها علاقاته مع أقرانه، ويقصد بها أيضا أنها النطاق الذى يولد فيه الإنسان وينمو ويتأثر بها ويؤثر فيها (٣).

ولا يقتصر لفظ البيئة على المفهوم المادى من حيث كونها المكان الذى يعيش فيه الإنسان بالفعل، بل يمتد ليشمل جميع أنحاء اليابسة والهواء والغلاف الجوى الخارجى والمناطق المغمورة بالمياه والتى منها الأنهار والبحار والمحيطات وغيرها من المجارى المائية والأخرى .

ويرى توماس إميل أنه يمكن تعريف البيئة تعريفا شاملا من حيث كونها

[1]) راجع : توماس إميل، البيئة وأثرها على الحياة السكانية، ترجمة زكريا البرادعى، دار الوعى القومى ، طبعة عام ١٩٧٩، ص ١٠ .

[2]) إن لفظ البيئة ليس بجديد على اللغة العربية، حيث أنه يمكن اشتقاق اللفظ لغويا من " بوأ " بمعنى أنزل وأقام " تبوأ " أى نزل وأقام فى واتخذ منزلا، فالبيئة من حيث الاشتقاق اللغوى تكون بالإنسان منزله الذى يعيش فيه والذى فيه مستقره ومقامه.راجع : خالد بن محمد القاسمى، إدارة البيئة فى دولة قطر ، مؤسسة دار الكتاب الحديث ، قطر ، ١٩٨٦، ص ١٦.

[3]) يتأثر الإنسان بالبيئة التى يعيش فيها ويؤثر فيها، وقد عبرت ديباجة إعلان مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية الذى عقد فى استكهولم بالسويد ١٩٧٢ عن هذا المعنى فى العبارات الآتية :

" L'homme est a la fois creature de son environment, qui assure sa subsistence physique et lui affre la possibilite d'un development intellectuel, moral et spirituel..". =

= راجع : الأستاذ الدكتور صلاح عامر ، القانون الدولى للبيئة، دروس ألقيت على طلبة دبلوم القانون الدولى العام بكلية الحقوق جامعة القاهرة فى العام الجامعى ٨١-١٩٨٢ غير منشور ، هامش ص ١ .

مجموعة الظروف الطبيعية (فيزيائية أو كيميائيـــة أو حيويـــة) والثقافيـــة والاجتماعية القابلة للتأثير على مظاهر الحياة وعلى أنشطة الإنسان (١).

غير أن مفهوم البيئة بهذا المعنى يختلف عن الطبيعـــة La Nature لأن مفهوم البيئة أوسع من مفهوم الطبيعة، فالطبيعة، هى من صنع الخالق سبحانه وتعالى ، وهى كذلك صالحة تماما للحياة السليمة لبنى البشـــر وغيـــره مـــن الكائنات الأخرى، فالهواء نقى والتربة صالحة والماء صالح، ولكـــن البيئـــة تضيف الى الطبيعة المنشآت الحضارية وأوجه نشاطات الإنسان علـــى الأرض وفى الهواء وفى الماء ، أى أن البيئة تشمل العناصـــر الطبيعيـــة والعناصـــر الأخرى المضافة إليها بالنشاط الإنسانى (٢).

وبناء على كل ما تقدم يمكننا وضع تعريف للبيئة مفاده : أنهـــا محصـــلة لجميع الظروف التى تحيط بالإنسان، والإطار الذى يحيا فيه والذى يمارس فيه علاقاته ونشاطاته مع أقرانه من البشر ، وهى بهذا المعنى تتكون من نوعين أساسيين من العناصر :

- العناصر الطبيعية المادية التى توجد على سطح الأرض من ماء وهواء وتربة ومعادن وكائنات وبشر.
- العناصر الناتجة عن نشاطات الإنسان فى جميع المجالات ســـواء فـــى الهواء أو على الأرض أو فى الماء .

المبحث الثانى

---

[1]) راجع : توماس إميل ، المرجع السابق، ص ١١ .

[2]) راجع : الدكتور محمد السعيد رشدى ، حق الإنسان فى بيئة ملائمة ، بحث مقـــدم الـــى ندوة حق الشعوب فى بيئة ملائمة، التى عقدت فى الفترة من ٢٥ – ١٩٨٥/١١/٢٨ بمركز الدراسات الدولية القانونية والاقتصادية ، جامعة الزقازيق ، ص ٥.

Despox (Michel),"Droit de L'Environment",Paris,Librairies Techniques (LITEC) 1980,pp.8-14.

تعريف البيئة البحرية

بعد أن تعرضنا فيما سبق لتحديد معنى البيئة بوجه عام ، وتبين لنا أن البيئة ثلاثة عناصر أساسية هى اليابس والهواء والماء، ننتقل بعد ذلك الى تحديد المقصود بالبيئة البحرية التى هى محل هذه الدراسة، ونبدأ بتعريفها لغويا ، وفى القوانين الوضعية، ثم ننتقل الى تحديد ماهيتها وفقا لاصطلاح فقهاء القانون الدولى، وفى النهاية نستعرض موقف اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ من مفهوم البيئة البحرية .

أولا : تعريف البيئة البحرية لغويا وفقا للقوانين الوضعية

إن تعريف البيئة البحرية ليس بجديد على لغتنا العربية ([1])، فالبحر فى اللغة هو الماء الكثير أجاجا كان أم فراتا – وإذا نجد التعبيرين فى أدب العرب، فهناك من أسمى المياه العذبة بحرا، وهناك من يقصر البحر على الماء المالح، ولكن لفظ البحر يغلب على المياه المالحة، فكانت الملوحة سمه من سماته المميزة، غير أن الملوحة ليست هى وحدها الاعتبار الفريد فى استخدام المصطلح، وذلك نجد أن الكثرة سمعة أخرى للبحر ([2]). والى هذا تشير الآية الكريمة " البحر يمده من بعده سبعة أبحر " ([3]).

ووفقا للقوانين الوضعية فإن لفظ البحر يعنى " المسطحات الواسعة من المياه المالحة وما يشغل تلك المسطحات من يابسة([3]).

---

[1]) راجع : ابن منظور ، لسان العرب ، باب بحر ، دار المعارف ، ص ٢ .

[2]) راجع: الأستاذ الدكتور محمد طلعت الغنيمى، الوسيط فى قانون السلام، القانون الدولى العام أو قانون الأمم – زمن السلم، منشأة المعارف، الإسكندرية عام ١٩٨٢، ص ٦٩٢.

[3]) سورة لقمان، الآية ٣٧، ولقد أخذ القرآن الكريم بالمعنيين معا ، كما فى قوله تعالى " وهو الذى مرج البحرين هذا عذب فرات وهذا ملح أجاج..." سورة الفرقان الآية ٥٢.

[3]) يرى الاستاذ الدكتور الغنمى ان هناك بعض الفقهاء يشترط الى جانب هذه الأوصاف ان تكون هذه المسطحات وحدة جغرافيا متكاملة فى اتصال طبيعى ولكنه سيادته يذهب الى

ثانيا : تحديد ماهية البيئة البحرية وفقا لاصطلاح فقهاء القانون الدولى

يستعمل فقهاء القانون الدولى كلمة بحر مرادفة للفظ البيئة البحرية، وأول ما يميز هذه البيئة ملوحة مياهها، وكذلك اتصال هذه المياه بعضـــها بـــبعض اتصالا حرا طبيعيا على امتداد الكرة الأرضية، وإذا كـــان هـــؤلاء الفقهـــاء لا يفرقون بين البحر ولفظ البيئة البحرية، فإننا ســـوف نعـــرض هنـــا بعـــض التعريفات التى قيلت لتعريف البحر فى فقه القانون الدولى.

بالنسبة للفقه العربى، لم يتعرض لتعريف البحر ، إلا نفر قليـــل ، وعلـــى رأسهم الأستاذ الدكتور الغنمى حيث يرى أن البحر هو مسطحات المياه المالحة التى تجمعها وحدة واحدة متكاملة فى الكرة الأرضية جمعـــاء، ولهـــا نظـــام هيدروجرافى واحد ، كما يذهب الأستاذ الدكتور الشافعى بشير الى أن البحـــر يعنى " مساحات المياه المالحة المتصلة بعضها ببعض اتصالا طبيعيا حرا (١).

أما بالنسبة للفقه الغربى فيذهب الأستاذ جيدل فى تحديـــد معنـــى البيئـــة البحرية فيقول" البيئة البحرية عبارة عن مسطحات المياه المالحة التى يتصل بعضها ببعض

اتصالا حرا طبيعيا فى جميع أنحاء العالم " (٢)، كما يذهب البعض الآخر ...... المنطقة الجغرافية المواجهة لليابسة والمحددة بتأثيرات .... وأعالى البحار والمنطقة المتاخمة والمياه الإقليمية ومناطق مصبات الأنهار(٣).

القول بانه من الوضاح على عكس ما يراه هؤلاء الفقراء بان اصطلاح البحـــر لا ينصـــرف لغة الى سطح البحر فحسب ولكنه يعنى قانوناً المياه واليابسة معاً.

[1]) راجع : أ.د/ الشافعى محمد بشير، القانون الدولى العام، منشأة المعارف ، الإســكندرية، ١٩٧٤،ص٢٧٦

[2])Gidel (G)Diplome d'Etudes Superieveres", Paris,1940-1941,P.7

[3])Robert, A.shin,The International polities of Marine pollution control, occeana, New-York, 1974, p.6.

ونحن لا نتفق مع ما يذهب إليه البعض من القول بأن لفظ البحــر يعتبــر مرادفا تماما الى لفظ البيئة البحرية، لأن البيئة البحرية وفقا للمفهوم المعاصر أصبح ينظر لها على أنها ليست مجرد نطاق جغرافى فحسب، بل ينظر إليهــا أيضا بوصفها نظاما بيئيا، ولذا فإن لفظ البيئة البحرية وفقا للمفهوم المعاصر أهم وأشمل من لفظ البحر .

وبناء على ذلك يمكننا تعريف البيئة البحرية بأنها " كل مساحات الميــاه المالحة التى تمثل كتلة متصلة بعضها ببعض، متلاحمة الأجزاء، سواء كــان هذا الاتصال طبيعيا أو صناعيا، وما تشمل عليه هذه الكتلة من جميع أوجــه الحياة البحرية" ولذلك نجد أن مفهوم البيئة البحرية التــى افترضــناه وفقــا لمفهوم هذه الدراسة يشتمل على ما يلى :

١) جميع مساحات المياه المالحة المتصلة بعضها ببعض اتصالا طبيعيــا كان أو صناعيا من طريق القنوات الصناعية مثل قناة السويس وقناة بنما .

٢) سطح البحر وأعماقه، ويقصد به التربة التى تشغل مياه هذا البحر وما تحت هذه التربة .

٣) جميع الأحياء البحرية كالأسماك والقشريات وغيرها .

٤) جميع البحار المغلقة وشبه المغلقة، نقصد بالبحار المغلقة وفقا لأحكام القانون الدولى العام أنها مساحات مائية بحرية متغلغلة فى اليابســة ومحاطة بها من جميع الجهات دون أن يكون لها منفذ اتصال واضــح على البحار والمحيطات، فى حين البحار شبه المغلقــة نقصــد بهــا المساحات المائية البحرية المتغلغلة فى اليابسة ومحاطة بها من جميع الجهات إلا أنها رغم إحاطتها باليابسة فإن لها منفذــا علــى البحــار والمحيطات .

ثالثا : موقف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ من مفهوم البيئة البحرية

من خلال استعراض النصوص غير الرسمية للتفاوض المقدمة الــى مــؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار حتى شهر يوليو عام ١٩٩٧ ، لم نجد أى تعريف لاصطلاح البيئة البحرية، وهذا ما يتبين لنا من استعراض المادة الأولى من النص غير الرسمى للتفــاوض، وهــى المــادة الخاصــة بالمصــطلحات المستخدمة، وقد جاء ذكر البيئة البحرية فيها بمناسبة تعريف مصطلح تلــوث البيئة البحرية([1]). إلا أنه من خلال المناقضات التى دارت داخل جلسات الدورة السابعة التى عقدت فى نيويورك عام ١٩٧٨، قد تم التفاهم على إضافة مفهوم جديد للبيئة البحرية، عندما أعلن عن التوصل الى تحقيق توافق الآراء فيمــا يتعلق بالنظر الى البيئة البحرية حيث قد تم إقرار إضافة فقرة جديدة الى إحدى مواد الجزء الثانى عشر (المادة ١٩٤/٥ وفقا للصياغة النهائيــة للاتفاقيــة) ([2]). تتضمن الإشارة الى شمول التدابير المتخذة بهدف حماية البيئة البحريــة والحفاظ عليها، تلك التى تكون ضرورية لحماية الأنظمة البيئيــة النــادرة أو السريعة التأثير ، وكذلك موائل الأنواع المستنزفة أو المهددة، أو المعرضــة

[1]) وكان نص المادة ١٩٥ من النص المركب غير الرسمى الذى صدر عن المؤتمر فى دورة نيويورك التى عقدت فى الفترة من ٢٣ مايو الى ١٥ يوليو ١٩٧٧، التى تقابل نص المادة ١٩٤ من الصياغة النهائية للاتفاقية قد جاء خلوا من نص مماثل لنص الفقرة الخامسة من المادة ١١٤.

راجع : نص المادة ١٩٥ من النص غير الرسمى للتفاوض فى الوثيقة،
UN. Doc. A/cone,62, wp. 10.

[2]) وقد نصت المادة ١٩٤/٥ من الاتفاقية على الوجه التالى" تشمل التقارير المتخذة وفقــا لهذا الجزء، تلك التى تكون ضرورية لحماية النظم الأيكولوجية النادرة أو السريعة التأثر، وكذلك موائل الأنواع المستنفدة المهددة أو المعرضة لخطر الذوال، وغيرها مــن أشــكال الحياة البحرية والحفاظ عليها " .

لخطر الزوال، وغيرها من أشكال الحياة البحرية والحفاظ عليها ([1]).

ويلاحظ أن نظرة الاتفاقية الجديدة لقانون البحار لمفهوم البيئة البحرية هى ولا شك نظرة تتواكب مع الانقلاب الصناعى وما صاحبه من ثورة تقنية غزت العالم فى العصر الحديث، وترتب عليها تطورات وتغيــرات ذات تــأثير بــالغ الخطورة على البيئة البحرية، نتيجة لاســتخدم الآلات الحديثــة، واســتخدام أساليب وطرق علمية حديثة للاستفادة من الثروات والطاقة الكاملة فى البيئــة البحرية .

[1]) ويعلق الأستاذ الدكتور صلاح عامر على المفهوم الجديد الذى أوردته اتفاقيــة قــانون البحار عام ١٩٨٢ بقوله : يمكن القول بأن نظرة الجزء الثانى عشر من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ الى البيئة البحرية، هــى ولا شــك نظــرة تتجــاوز المفهــوم الجغرافى للبيئة البحرية بوصفها البحار والمحيطات وما يتصل بذلك من تعريفات بأنها – المسطحات المائية التى تتصل فيما بينها اتصالا طبيعيا حرا – وعلى ذلــك ينظــر للبيئــة البحرية بوصفها – نظاما بيئيا أو مجموعة من الأنشطة البيئية " .. راجع : أ.د/ صــلاح عامر، القانون الدولى الجديد للبحار ، دار النهضة العربية عام ١٩٨٢ ص٤٦٦.

ويعلق اوكس مان Oxman على اعمال الدورة السابعة لمؤتمر الامم المتحدة الثالث قــانون البحار التى عقدت فى نيويورك سنة ١٩٧٨ بقوله:

"Two amendments are designed to ensure that protection of marine life is clearly understood as a necessary aspect of the obligation to protect and preseerve the marine environment. Thus the Chairman Reported a consensus on the understanding that term marine environment includes marine life….", Oxman ?(H)," The Third United Nations Conference on the law of the sea", the seventh session (1978),A.J.I.L. 1979,p.24.

الفصل الثانى
أهمية البيئة البحرية للبشرية

تمهيد وتقسيم :

نتعرض فى الفصل لأهمية البيئة البحرية بوجه عام، وننتقل بعد ذلك الـى الإشارة الى أهمية المنطقة البحرية العربية باعتبارهـا منطقـة ذات أهميـة استراتيجية واقتصادية خاصة، ولذلك فإننا سوف نقسم دراستنا فى هذا الفصل الى ما يلى :

المبحث الأول : **أهمية البيئة البحرية بوجه عام .**

المبحث الثانى: **أهمية المنطلقة البحرية العربية من الناحيتين الاقتصـادية والاستراتيجية .**

وسوف نتناول كل من هذين الموضوعين بقدر من الإيجاز .

المبحث الأول
أهمية البيئة البحرية بوجه عام

إن استخدام البحار لما فيه صالح البشرية قـديم قـدم التـاريخ للجـنس البشرى، ولكن المحيطات والبحار لم تستخدم بشكل كبير فى أغراض أخـرى بخلاف صيد الأسماك والاستكشاف المحليين منذ ٥٠٠ عام مضت ، وواكـب تطور السفن العابرة للمحيط التطور فى التجارة عبر البحار وبالتـالى عصـر التوسع الاستعمارى، بيد أنه بخلاف استخدام البحر كوسيلة للترحال والنقل، لم تستخدم موارده الطبيعية بصفة عامة لصالح البشرية حتى القـرن الحـالى، وحتى الآن مازالت البشرية لم تستفد بقدر كبير من الموارد الشـائعة للبحـر نظرا للمخاطر الطبيعية التى ينطوى عليها ذلك والتحديات التكنولوجية للتغلب عليها ، ومن هنا ، فإن ذلك أدعى لتهيئة مناخ يتسم بقدر أكبـر مـن الأمـن الدولى والتعاون من أجل حماية البيئة البحرية ضد مخاطر التلوث، هذا التعاون

الذى يمكن فى إطاره استغلال موارد البحر لتلبى بعض الاحتياجات الاجتماعية والاقتصادية الآخذة فى النمو لسكان العالم من البشر ([1]).

وتذخر البيئة البحرية بالعديد من الثروات الحية وغيـر الحيـة، هـذا بالإضافة الى أن البحر يقدم ميزة أخرى ذات قيمة كبيرة للجنس البشرى وهى قيامه بدور الوسيط لتبادل السلع والأشخاص على الصعيد الدولى ([2]). وسوف نتعرض لأهمية البحار والمحيطات بإبراز أهم مواردها الرئيسية دون التعرض لأهميتها من الناحية الاستراتيجية، لأننا نبغى من وراء هذا المبحث أن نبـرز مدى أهمية هذه الموارد البشرية وحجم الخطر الذى يهددها من الملوثات التى تلحق بالبيئة البحرية فى ظل غيبة الرقابة من المجتمع الدولى .

الفرع الأول
الأسماك والثروات الحية الأخرى

تعتبر الأسماك من أهم مصادر البروتين ، وتمثل بذلك جزءا هاما من غذاء الإنسان فى كل مكان تقريبا، لا سيما فى بعض بلدان الدول النامية وكثيرا مـا تكون المصدر الرئيسى لموارد العالم من البروتين الحيـوانى([3])، وإذا رتبنـا البلدان وفقا لاعتمادها على البروتين الحيوانى المستمد من السمك لوجدنا أن البلدان النامية تحتل ٣٩ مكانا من الأماكن الأربعين الأولى فى هذا الترتيـب. ويبلغ متوسط الاستهلاك العالمى للفرد ١١,٦ كجم سنويا فى الوقت الـراهن، ولكن المحافظة على هذا المتوسط فى مواجهة الزيادة المرتقبة فى سكان العالم تقتضى أن تتجاوز كمية صيد الأسماك ١٠٠ مليون طن سنويا بحلـول عـام

---

[1]) UN. Doc. A/40/555, 1986, pp. 8-15.

[2]) Erin-Baina, Joes, the Law of the Sea, Ocean Recours, Occeana, newyork, 1972, p.8.

[3]) أثبتت الدراسات العلمية الحديثة أن هناك حوالى ٢٥ ألف نوع من الأسماك منها حوالى ١٠% تعيش فى الأنهار والنسبة الباقية تعيش فى البحار والمحيطات .راجع : Ibid, p.9.

٢٠٠٠م. وتقدر منظمة الأمم المتحدة للأغذاية والزراعة (الفـاو) ([1]) أنـه يمكن من الإدارة الملائمة وبعد استعادة المخزون المستنفذ، الوصول الى معدل ثابت قدره ١٠٠ مليون طن للأنواع التقليدية، ويمكن الحصول علـى كميـات أكبر باستغلال الموارد غير المستغلة أو التى لم تستغل بالكامـل فـى الوقـت الراهن، مثل سمك الحبار والأسماك التى تعيش عند أعماق متوسطة وأسماك الكريل .

والجدير بالذكر أن البيئة البحرية تزخر بالموارد الحية الأخـرى بخـلاف الأسماك التى تأتى فى مقدمة الموارد الحية للبيئة البحرية، فهناك الحيوانـات البحرية الأخرى المعروفة لنا ، مثل القشريات واللؤلؤ والمرجان بالإضافة الى النباتات البحرية المعروفة باسم الطحالب.

الفرع الثانى
الموارد المعدنية لقاع البحر وما تحت القاع

تذخر البيئة البحرية بمصادر هائلة من الموارد المعدنية، ويمكن تحديدها بأربع فئات من المعادن على النحو التالى :

المجموعة الأولى : المواد السائلة والغازية مثل النفط، والغاز ، وناتج التكثيف والهليوم، والنتروجين، وثانى أكسيد الكربون، والمـاء ، والبخـار، والمـاء الساخن، والكبريت ، والأملاح المستخلصة فى شـكل سـائل وتشـمل هـذه المجموعة مصادر هامة للطاقة ([2]).

[1]) منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة U.N. Food and Agriculture Organization.

[2]) من المنتظر أن تنقسم استكشافات النفط الخام مستقبلا الى ثلاث فئات، الثلث فـى البـر، والثلث فى المناطق البحرية فى الجرف القارى الخارجى، والثلث البـاقى فـى المنـاطق البحرية من المياه العميقة والمناطق = = القطبية. راجع: أ.د/ إدريس الضحاك، المصالح العربية فى قانون البحار الجديد،المرجع السابق، ص ٤ وللزيادة فى التفاصيل راجع :

المجموعة الثانية : المعادن الموجودة تحت قاع البحر على عمق يتجاوز ٣ أمتار ولا يحتمل الاستفادة منها إلا عندما تقرب الرواسب المنخفضة القيمة المتاحة بيسر أكبر على البر من الاستنفاذ.

المجموعة الثالثة : أنواع الغرين والمحاليل الملحية الحاملة الخام، وجدت كميات هائلة فى أربعة أحواض عميقة فى قاع البحر الأحمر، ولكـــن ارتفـــاع تكاليف استخلاص الحديد والزنك والنحاس تجعل استغلالها غير اقتصادى فى الوقت الراهن .

المجموعة الرابعة : المعادن المفيدة الموجودة على شكل عقـــد متعـــددة المعادن على سطح قاع البحر أو تحته على أعماق لا تتجـــاوز ٣ أمتـــار ([1])، وتشمل هذه المجموعة عقيدات الفوسفوريت ، التى توجد بكثرة أكبـــر علـــى الحافة القارية، وعقيدات المانيز الموجودة فى قاع البحر فى بعـــض أنحـــاء

- إبراهيم الدغمة، القانون الدولى الجديد للبحار – المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحـــدة لقانون البحار ، دار النهضة العربية، سنة ١٩٨٣، ص ١٠ ، ص ١١.

[1]) منذ قيام سفينة الأبحاث الأمريكية Challenger بأبحاثها العلمية البحرية فى المـــدة مـــن ١٩٧٢ الى ١٩٧٦ واكتشافها للعقيدات المتعددة المعادن فى قاع البحر بكميات هائلة تبين أن هذه العقيدات ستكون منقذ للإنسان لمئات الآلاف من السنين عندما تنضب اليابســـة، ولذلك زاد اهتمام الدول الصناعية بقيعان البحار والمحيطات خصوصا فيما يجاوز منـــاطق الولاية الوطنية، فانطلقت أصوات دول العالم النامى تنادى بضـــرورة تنظـــيم الاســـتغلال لصالح الإنسانية جمعاء، باعتبار هذه الثروات تراثا مشتركا للبشرية ، راجـــع : الـــدكتور إدريس الضحاك ، المصالح العربية فى قانون البحار الجديد، المرجـــع الســـابق، هـــامش ص٢. وللزيادة فى التفاصيل راجع : Roth/p., La Geologe Marine Les Ressources de la mer, Inscience er droit de la Mer, Sciences et socie, a 3/4 UNSCO , 1983, pp. 377-388.

العالم([1]) .

الفرع الثالث
الطاقة من البحر ومن قاع البحر

أعطت الزيادة الكبيرة فى أسعار النفط فى السبعينات حافزا للاستكشاف فى المناطق البحرية عن مصادر أخرى للطاقة، كما أدت سرعة استهلاك هذا المصدر غير المتجدد للطاقة الى بحث نشيط عن رواسب جديدة([2])، ولذلك يرجع تعدين فحم المناطق البحرية الى سنوات قريبة، ويتم عادة عن طريق استخدام طبقات الفحم الممتدة العاطسة تحت البحر من البر، بيد أنه وجدت كميات كبيرة من الفحم على عمق كبير تحت الرصيف القارى فى أنحاء كثيرة من العالم، يمكن استغلالها مستقبلا بتقنيات التحويل الى غاز رغم تعذر الوصول إليها بالتكنولوجيا الموجودة فى الوقت الراهن، وهناك مصادر متجددة

---

[1]) جاء بخطاب الأستاذ باردوPardo مندوب مالطة أمام اللجنة الأولى للجمعية العامة للأمم المتحدة فى الأول من نوفمبر عام ١٩٦٧ أن عقد المنجنيز تحتوى على ٤٢ مليون طن من الألمنيوم تساوى احتياطات تكفى لمدة ٢٠ ألف سنة على أساس معدل الاستهلاك العالمى عام ١٩٦٠ إذا ما قورنت باحتياجات اليابسة المعروفة لمدة مائة سنة، وتحتوى على ٣٥٨ بليون طن من المنجنيز تساوى احتياطات تكفى لمدة ٤٠٠ ألف سنة إذا ما قورنت باحتياطات اليابسة لمدة سنة فقط، وتحتوى على ٧,٩ بليون طن نحاس تساوى احتياطات تكفى لمدة ٦٠٠ سنة إذا ما قورنت باحتياطيات اليابسة لمدة ٤٠ سنة فقط، ٥,٢ بليون طن كوبالت احتياطات لمدة ٢٠٠ ألف سنة بمقارنتها باحتياطات اليابسة لمدة ٤٠ سنة وثلاثة أرباع مليون طن موليبديوم تساوى احتياطات تكفى ٣٠ ألف سنة بالمقارنة مع احتياطات اليابسة لمدة ٥٠٠ سنة بالإضافة= =الى ذلك فإن عقد المنجنيز الموجودة فى المحيط الهادى تحتوى على ٢٠٧ مليون طن حديد، ١٠ طن تاتينوم ، ٢٥ مليون طن ماغنسيوم، ١,٣ بليون طن رصاص، ٨٠٠ مليون طن فاناديوم .

[2]) راجع: الدكتور إدريس الضحاك المرجع السابق، ص٦٥.

للطاقة ، مثل الطاقات المدية ([1]). وطاقة الأمواج وطاقة الملوحـــة والطاقـــة الحرارية البحرية، ومن المقدر أن المحيطات تستوعب نحو ثلاثة أرباع الطاقة الشمسية الواردة الى كوكب الأرض ويمكن أن توفر المحيطات مصادر هائلـــة للطاقة توفر استهلاك مصادر الطاقة الرئيسية([2]).

[1]) تعتمد فكرة استغلال المد والجزر فى توليد الكهرباء على استغلال فرق مستوى الماء فى إدارة توربينات تحول تلك الطاقة الى كهرباء، هذا وقد تمكن العلماء من تصميم تـــوربين يسمى "التوربين المنعكس " حيث يمكن أن يعمل هذا التوربين سواء عند ارتفاع المـــد أو عند انحساره وقد أنشئت عام ١٩٦٠ أربع وحدات من هذا النوع على ميناء سان مـــالو بشمال فرنسا وكل منها تولد طاقة كهربائية قدرها ٩٠٠٠ كيلو وات ، كما أنشئت محطـــة أخرى على مصب نهر رانس تبلغ طاقتها الإجمالية ٦٢٤ مليون كيلو وات /ســـاعة فـــى السنة .

[2]) تم حساب القدرة الكهربائية المتولدة بطريقة المد والجزر فى العالم فوجد أنها تصل الـــى ثلاثة عشر ألف ميجا وات، ومن محطات القدرة الكهربائية المشهورة فى هذا المجال هى المحطة الموجودة فى " بريتانى " فى فرنسا وقدرتها ٢٤٠ ميجـــا وات، وكـــذلك بعـــض المحطات الموجودة فى الاتحاد السوفيتى وإحداها تنتج ٤٠٠ كيلو وات ومن أهـــم مزايـــا هذه الطريقة هو عدم توليد أى عوادم تلوث البيئة البحرية وكـــذلك تـــوفر اســـتهلاك أى مصادر أخرى للطاقة كالبترول أو الفحم وغيرها . راجع مجلة مركز البحوث والاستشارات البحرية، أكاديمية النقل البحرى ، الإسكندرية، النشرة الدورية ، العدد الخامس، ســـبتمبر عام ١٩٨٥.

الفرع الرابع
التجارة المنقولة بحرا والملاحة

يقدم البحر ميزة أخرى، وهى قيامه بدور الوسيط فى تبادل السلع والأشخاص على الصعيد الدولى، ويعتبر النقل البحرى بصورة ملحوظة أرخص الطرق لنقل كمية كبيرة من السلع والأشخاص لمسافات طويلة، وتمثل التجارة البحرية ما يزيد عن ٨٠% من التجارة الدولية من حيث الحجم([1]).

وبالرغم من الكساد الذى ساد العالم، نقلت بضائع يقدر حجمها بنحو ٣٢٧٣ مليون طن من الهيدروكربونات السائلة، وقامت السفن التجارية بمهمة نقل نحو ١٣٦٩٩ بليون طن/ميل متوسط عام ١٩٨٢ تكلفة لأسعار الشحن تبلغ ٦ من السنتات لكل طن/ميل[٣]. وأهم السلع المنقولة هى النفط الخام والمنتجات النفطية وخام الحديد والفحم والحبوب والبوكسيت والألمونيوم والفوسفات غير المعبأ. وتشكل المنتجات المختلفة المعروفة بالبضائع العامة نحو ٥٠% من البضائع الجافة، ويشمل ذلك الفاكهة واللحوم وغير ذلك من المواد الغذائية والسلع المصنوعة والمواد الكيميائية والمواد الخام راجع الجدول(١) .

وتجدر الإشارة الى أن حجم الأسطول التجارى العالمى قد زاد من ٣٣ ألف سفينة عام ١٩٧١ الى نحو ٣٧ ألف سفينة عام ١٩٨٣ ، ومن مجموع عام ١٩٨٣ الذى تبلغ حمولته القصوى نحو ٦٨٦ مليون طن، تملك البلدان المتقدمة النمو ما يزيد قليلا على ٤٧% والبلدان الاشتراكية فى أوربا وآسيا ٧,٩% .

[1]) راجع وثيقة الامم المتحدة الخاصة بمؤتمر التجارة والتنمية المرجع السابق ص ٣٢.
[3]) راجع المرجع السابق ص٣.

النسبة المئوية لحمولة الأسطول العالمى بالأطنان عام ١٩٨٣([1])

المركبة	النسبة المئوية
ناقلات النفط	٤٤,١
ناقلات السوائب	٢٤,٧
سفن البضائع العامة	١٦,٥
ناقلات مشتركة للسوائب والنفط	٧,١
سفن الحاويات	٢,١
ناقلات المركبات	٠,٥
ناقلات الصنادل	٠,١
سفن أخرى متنوعة	٠,٢

الجدول رقم (١)

[1]) المصدر: وثيقة الأمم المتحدة لمؤتمر التجارة والتنمية، المرجع السابق ، ص١.

المبحث الثانى
أهمية المنطقة البحرية العربية
من الناحيتين الاقتصادية والاستراتيجية

تعتبر كل الدول العربية دولا بحرية، وهذا الوضع الجغرافى للمنطقة يجعلها ذا أهمية استراتيجية واقتصادية كبيرة ، حيث أن الدول العربية توجد فى موقع فريد يجعلها تتوسط ثلاث قارات هامة " آسيا – أفريقيا – أوربا " وتمتد سواحلها الطويلة من المحيط الأطلنطى غربا الى المحيط الهندى والخليج العربى شرقا، وتسيط الدول العربية على ممرات وطرق مستعملة للملاحة الدولية فى غاية الأهمية الاستراتيجية، وهى مضيق باب المندب، مضيق هرمز ، مضيق تيران، بوغاز جبل طارق، وقناة السويس التى تربط بين الشرق والغرب. ولا ترتبط الأهمية الاستراتيجية للمنطقة البحرية العربية بالموقع الاستراتيجى ومدى تحكمها فى طرق التجارة الدولية فحسب، وإنما ترتبط هذه الأهمية أيضا بغناها بالموارد الحية وغير الحية على حد سواء .

الفرع الأول
الأهمية الاقتصادية للمنطقة البحرية العربية

أ) الثروات الطبيعية الحية

تعتبر المنطقة البحرية من المناطق الغنية بالثروة السمكية والثروات الحية المختلفة، ويرجع السبب فى ذلك الى طول الشواطئ العربية حيث تبلغ حوالى٢٣٨٣٠ كم تقريبا([1]) وتشير التقديرات الى أن المخزون الاحتياطى لهذه

[1]) فى دراسة قدمها الدكتور صفى الدين أبو العز الى لجنة الخبراء العرب لقانون البحار فى الدورة التى عقدت فى نيويورك خلال شهر مارس سنة ١٩٧٦، اتضح أن طول الشواطئ العربية هو ٢٠٣٠٠ كم ، وتبين من الدراسة الاستقصائية لمشروع المعمل العربى لشباك الأسماك التى قام بها الاتحاد العربى لمنتجى الأسماك فى بغداد عام ١٩٨١، أن مجموع الشواطئ العربية يصل الى ٢٣٨٣٠ كم . وفى دراسة أخرى للمنظمة العربية للتنمية الزراعية لاحقة على الدراسة السابقة اتضح أن طول هذه الشواطئ ٢٢٦٧٧ كم، وهناك

الثروة الغذائية العامة يبلغ ٨,٧ مليون طن، تم اصطياد ١,٦ مليون طن سنويا فى الفترة من ١٩٧٦ الى عام ١٩٨٠، وهو ما يمثل ٢٣% فقط مما يمكن اصطياده من الأسماك دون الإضرار بهذا المخزون ([1])، وتشير التقديرات أيضا الى أنه من المتوقع أن يصل الإنتاج السمكى عام ٢٠٠٠ الى ٤,١٤ مليون طن ([2]). ويبلغ إنتاج الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط حوالى ٤٠٠ ألف طن من الأسماك فى السنة وهو ما يعادل ٤٠% من الإنتاج الكلى للبحر الأبيض المتوسط ([3])، ولا تقتصر أهمية البيئة البحرية العربية على إنتاج

دراسة أمريكية لكل سواحل العالم، اتضح بعد تعديل سواحل المملكة المغربية أن طول السواحل العربية يصل الى ١١٩٢٩ ميل بحرى، ونحن من جانبنا نميل الى الدراسة التى تقرر أن طول السواحل العربية يصل الى تقريبا الى ٢٣٨٣٠ كم باعتبار أن هذه الدراسة أحدث الدراسات العربية التى أجريت فى ذلك الحين . وإزاء هذا التعارض يذهب الدكتور إدريس الضحاك الى القول " أنه من الضرورى أن تكون عملية التوثيق للمعطيات البحرية العربية أحد أهداف جامعة الدول العربية حتى يرتفع اللبس، إذ أن الأمر لا يتطلب أكثر من جمع للمعطيات الوطنية لكل دولة فى هذا المجال . المرجع السابق، هامش ص ٧ .

[1]) راجع : د/ عبدالرحمن الخولى ، دراسة حول إمكانية الثروة المائية العربية، مقدمة الى لجنة الخبراء العرب لقانون البحر، جامعة الدول العربية، الإدارة العامة للشئون القانونية، ص٤. وللزيادة فى التفاصيل حول إمكانيات المنطقة البحرية العربية كمصدر للثروة الغذائية، راجع : د/ إدريس الضحاك ، الموجز فى قوانين الصيد البحرى وتطبيقاتها فى المغرب، مطبعة المعارف الجديدة، الرباط، عام ١٩٧٨، ص١٠-٢٠.

[2]) بلغ الإنتاج العربى من الأسماك عام ١٩٧٨ حوالى ٢,٢ مليون طن. للزيادة فى التفاصيل راجع : تقرير المنظمة العربية الزراعية حول الثروة السمكية فى العالم العربى عام ١٩٧٩ ، بغداد ، ص ١٣.

[3]) راجع: الدكتور عبدالرحمن الخولى، المرجع السابق، ص ٥ . راجع أيضا: تقرير الدكتور أحمد بيومى ، الأسس البيئية لتنمية المناطق الساحلية والبيئة البحرية، بحث مقدم الى مؤتمر تنظيم وإدارة وحماية البيئة الذى عقد بالقاهرة تحت إشراف الجهاز المركزى للتنظيم والإدارة ، الفترة من ٩ – ١١ يناير ١٩٨٣.

الأسماك فحسب، بل أن المنطقة البحرية العربية يوجد بها كميات هائلة من الثروات الطبيعية الأخرى الحية، وحيث يوجد الأسفنج والأصداف والقشريات والطحالب البحرية والنباتات والعديد من الثروات الحية التى تزخر بها هذه المنطقة ([1]).

ب) الموارد الطبيعية غير الحية لقاع البحر وما تحت القاع فى المنطقة البحرية العربية

فيما يتعلق بالموارد الطبيعية غير الحية الموجودة على قاع البحر وتحت قيعانه فى البحار العربية، يمكن القول أن البترول العربى كان ومازال من أهم مصادر الطاقة لغالبية دول العالم، وأن الدول العربية تنتج ما يقرب من ٢٠% من الإنتاج العالمى للزيت يستخرج من البحار حوالى ٤٠% من هذه الكمية (أنظر الخريطة (١) ، (٢) للتعرف على أماكن استخراج البترول من البحار العربية) كما يوجد مخزون عربى من البترول يعادل ٦٠% من الاحتياطى

[1]) تذخر البيئة العربية البحرية بالعديد من الأحياء البحرية من القشريات ، ومن أهمها الجمبرى والاستاكوزا والسرطنات " أبو جلمبو " وتعيش فى المياه المصرية أنواع ممتازة من الجمبرى، كما اكتشف العلماء مناطق جديدة لصيد الجمبرى فى الخليج العربى وفى بحر العرب والبحر الأحمر، وتعتبر السواحل العربية فى الخليج العربى من أهم المناطق البحرية فى العالم التى تتركز فيها مصايد اللؤلؤ حيث يبلغ عدد تلك المصايد ٣٦٤ بينما يبلغ عدد المصايد فى مواجهة الساحل الإيرانى فى الخليج ١٢ فقط، وتنمو الأنواع الأنواع التجارية من الأسفنج فى مناطق محددة جدا من العالم وأهمها المنطقة البحرية العربية على سواحل ليبيا ومصر حيث توجد أحسن منابت الأسفنج فى العالم على الإطلاق فى المياه الإقليمية المصرية على الساحل الشمالى الأفريقى فى منطقة طولها ٣٠٠ ميل فى المسافة الممتدة بين مدينتى الإسكندرية والسلوم. = = وللزيادة فى التفاصيل حول نفس الموضوع راجع: الاستاذ الدكتور مفيد "قانون البحار الجديد والمصالح العربية" المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم معهد البحوث والدراسات العربية عام ١٩٧٧.

العالمى للزيت([1]).

[1]) بلغ الإنتاج العالمى عام ١٩٨٥ للنفط ٥٦,٤٣١ مليون برميل يـومى، وكـان الإنتـاج العربى منه يصل الى ١٠,٢٨ مليون برميل يوميا وهو ما يمثل أكثـر مـن ١٨% مـن الإنتاج العالمى، فى المقابل أنتج العالم العربى من الزيت ١٦,٧٨٣ مليون برميـل عـام ١٩٨١ من الإنتاج العالمى البالغ فى ذلك الوقت أيضا ٥٦ مليـون برميـل ، أى نسـبة ٣٠% من الإنتاج العالمى، وتجدر الإشارة الى أن النسبة ليست بالقليلـة مـن الإنتـاج العربى ، تستخرج من البيئة البحرية، ونظرا لعدم قيام جامعة الدول العربية والمنظمـات المتخصصة بنشر إحصائيات على المستوى العربى مفصلة عن الإنتاج والاحتياطى مـن النفط ومن الغاز الطبيعى فى المجالات البحرية ، فإننا نكتفـى بالإشـارة الـى دراسـة Councis التى نشرت عام ١٩٧٦، والتى ورد فيها أن احتمالات قدرة الإنتاج من الـنفط والغاز الطبيعى من المجالات البحرية لسنة ١٩٨٠ بالنسبة للمكلة العربية السعودية تصل الى ١٢٠ مليون طن فى السنة والإمارات العربية المتحدة ١٠٨ مليون طن،والكويت ١٩ ومصر ١٤ وليبيا ٧ وتونس ٥ ولتوضيح أهمية الإنتاج النفطى الخـام فـى المجـالات البحرية بالإمارات العربية المتحدة يكفى ذكر أن من بين ١,٠٤ مليون برميل يوميا الذى أنتجته سنة ١٩٨١ ينتج منها حوالى ٤٦٧ ألف برميل يوميا أنتج من الحقول البحريـة أى ما يعادل ٤٥% تقريبا من الإنتاج الكلى ، ومن بين ما أنتج ١٣٥ بئرا محفورا يوجد ٦٥ بئرا فى المجالات البحرية، كما أن ما أنتج بحريا من الغاز الطبيعى يتجاوز ما أنـتج من اليابسة بحيث وصل فى الآبار الموجودة فى المجالات البحرية، كما أن ما أنتج بحريا من الغاز الطبيعى يتجاوز ما أنتج من اليابسة بحيث وصل فى الآبـار الموجـودة فـى المجالات ٤٦٤ مليون قدم مكعب فى حين لم يصل إليه فى الآبار الموجودة فى اليابسـة ٥٧٨ مليون قدم. وتشير الإحصاءات أيضا الى أنه من بين ٤٠٤,٩٧٨ برميل يومى من النفط الخام الذى انتجته قطر سنة ١٩٨١ تم استخراج كمية تقـدر بحـوالى ٣٢٠٠٠٠ برميل يومى استخرجت من الحقول البحرية القطرية،مما يساوى ٨٠% تقريبا من الإنتاج الكلى، وتبعد الحقول البحرية الثلاثة التى تملكها قطر بخمسين ميلا من الساحل الغربـى لشبة جزيرة قطر، ويعتبر الإنتاج البحرى المذكور أهم إنتاج بحرى فى الشرق الأوسـط، وفى تقرير لشركة أبو ظبى العامة فى المناطق البحرية تبين أن صادرات الـنفط الخـام المستخرج من = = المناطق البحرية بلغت عام ١٩٨١ حوالى ١٦٦,٤ مليون برميل

ولا تقتصر أهمية المنطقة البحرية العربية على النفط فحسب، بل إن الدول العربية لديها أكبر احتياطى عالمى من الفوسفات والبوتاسيوم والكبريت والحديد والنحاس والزنك واليورانيوم والفحم الحجرى والفضة وغيرها من المعادن الأخرى والغاز الطبيعى والعديد من مصادر الطاقة الأخرى. ولقد أسفرت الاكتشافات العلمية الحديثة التى أجرتها بعثات البحث العلمى فى البحر الأحمر الى وجود انبثاقات وتكنولوجيا حديثة لطبقات من الماء المالح الأجاج الساخن فى المناطق المواجهة لسواحل المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية، ويحتوى هذا الماء على نسبة عالية من الأملاح الثقيلة الهامة ذات القيمة الاقتصادية الكبيرة حيث تشمل على نسبة مرتفعة من معادن الحديد والماغنسيوم والنحاس والنيكل والرصاص والزنك والذهب ([1]).

، كما أن الإنتاج من الآبار البحرية بوجه عام بلغ ١٦٦,١ مليون برميل، فى حين بلغت الصادرات من النفط المستخرج من المناطق البرية فى نفس السنة ١٨٨,٤ مليون برميل.

راجع : الدكتور إدريس الضحاك ، قانون البحار وتطبيقاته فى الدول العربية، هامش ص ٧٣.

[1]) تعتبر بعثة البارتوس السويدية فى الفترة من عام ١٩٤٧ – ١٩٤٨ أول من لفت الأنظار الى وجود طبقات من المياه المرتفعة الحرارة عند بعض أعماق البحر الأحمر ، ولعل من أهم الأبحاث الحديثة التى ألقيت المزيد من الضوء على هذه الاكتشافات هى تلك الأبحاث التى تمت فى البحر الأحمر أيضا عام ١٩٦٧ فى المناطق المواجهة للمملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية .. راجع : الدكتور عطية صالح سليمان ، المرجع السابق ، ص ٦٠. وللزيادة فى التفاصيل راجع: أحمد عمران منصور ، الحق العربى فى ثروات البحار ، السياسة الدولية، العدد ١٩، يناير ١٩٧٠، ص ١١٠ . وراجع:

Dahak(E), " Les Etats Arabes et le Droit de la Mer," Les Editions Maghribines, Cassblance ,Maroc, 1986,pp.304-313.

ج) البيئة البحرية العربية من أهم مصادر المياه العزبة لدول المنطقة فى الوقت الراهن

تعتبر البيئة البحرية العربية وبخاصة منطقة الخليج العربى أهم مستودع للمياه العذبة فى الوقت الراهن تعتمد عليه دول المنطقة اعتمـــادا كبيـــرا ، إذ يمكن الحصول على المياه العذبة الصالحة للشرب والتى تستخدم فى الزراعة من هذه البيئة البحرية ([1])،وتوجد فى الوقت الراهن منشآت كبيرة جدا فى دول الخليج العربى تستخدم فيها أحدث الوسائل العلمية للحصول على المياه العذبة كما توجد فى كل من المملكة العربية السعودية ودولة الكويت أكبر المشروعات على مستوى العالم للحصول على الميـــاه العذبـــة لســـد احتياجـــات ســـكانها واستخدامها فى الزراعة ولقد بلغت كمية المياه الصالحة للشرب عـــام١٩٧٠ حوالى ٢,٩٢ بليون جالون حصلت عليه الكويت من البيئـــة البحريـــة لســـد احتياجات سكانها([2]).

الفرع الثانى
الأهمية الاستراتيجية للمنطقة البحرية العربية

تعتبر المنطقة البحرية العربية ذات أهمية اســـتراتيجية خطيـــرة ســـواء بالنسبة لدول المنطقة أو بالنسبة لجميع دول العالم، فمن ناحية تعتبر البحـــار العربية أهم نافذة تطل منها الدول العربية على جميع الدول لتوجيه صادراتها الكبيرة من البترول العربى وغيره من المـــوارد الأخـــرى وكـــذلك لاســـتقبال وارداتها و من التجارة العالمية من الخارج ([2])، وتشهد مداخل هذه البحار من

---

[1]) راجع: R.O.P.M.E,Doc Wg. 15/5,11 December, 1985,p.2.

[2]) تعتمد الدول العربية على البحار اعتمادا كبيرا فى نقل تجارتها الخارجية، حيـــث تصـــل نسبة التجارة المنقولة بحرا حوالى٩٠% من حجم التجارة الخارجية العربيـــة، ونســـبة

مضيق جبل طارق ومضيق باب المندب ومضيق تيران ومضيق هرمز وقنـــاة السويس حركة منقطعة النظير تساهم بدورها فى تهديد البيئة البحرية العربية بالتلوث ومما يزيد من تأكيد هذا التهديد يكفى أن نعلم أن أكبر احتياطى للنفط فى العالم يوجد فى دول الخليج العربى([١])، وأن ٨٠% من صادرات وواردات هذه الدول يتم عن طريق البحر الأحمر وعبر الخليج العربى ومضيق هرمز ، ويمثل إنتاج المنطقة من النفط كما رأينا من قبل ما يقارب ٢٠% من الإنتـــاج العالمى ، وهذه الكمية لا يستهلك منها محليا فى الدول العربية فى المتوسط إلا ٥% والباقى يصدر بنسبة ٩٠% عن طريق الخليج العربى ومضيق هرمز .

وما قيل فى حق مضيق هرمز يصدق أيضا مع بعض الفوارق على مضيق باب المندب وتيران وبوغاز جبل طارق وقناة السويس فبالإضافة الى موقعها الاستراتيجى الخير من حيث وقوعها فى مناطق تعتبر بحق طرق ربط بين عدة بحار ومحيطات وعدة دول شرقا وغربا وشمالا وجنوبا ، وبالتالى أهم طـــرق التجارة العالمية ([٢]). إلا أن هذه المضايق والطرق الملاحية أيضا ذات أهميـــة

١٠% تنقل بواسطة البر والجو. راجع : الدكتور إدريس الضحاك، اتفاقية قانون البحـــار والمصالح العربية، المرجع السابق، ص ٧.

[1]) سجل الاحتياطى العالمى من البترول فى بداية عام ١٩٨٧ حوالى ٦٩٧,٤ بليون برميل، وتأتى منطقة الشرق الأوسط فى مقدمة دول العالم حيث تمثل مستودع احتياطى لبتـــرول العالم حيث بلغ الاحتياطى العربى حوالى ٦٠% من المخزون العالمى، ومن هنا يمكننا أن ندرك مدى أهمية البيئة البحرية العربية لاعتماد دول المنطقة علـــى تصـــدير منتجاتهـــا النفطية عبر البحار.

راجع : مجلة البترول ج.م.ع.، المجلد ٢٤ العدد الثانى، ١٩٨٧، ص٣٨.

[2]) عبرت قناة السويس خلال شهر مارس عام ١٩٨٧ من كلا الاتجـــاهين ١٥٠٥ ســـفينة وناقلة بترول وناقلات زيت طبيعى، وقد بلغت حمولتها الصـــافية ٢٧,٣٣٨ مليـــون طـــن

استراتيجية حيوية أخرى بالنسبة لصراع القوى الكبرى، فبوغاز جبل طـارق بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية هو طريقها الوحيد للتعامل مع دول منطقة الشرق الأوسط، حيث تمر عن طريقه ١٠% من مجمـوع أطنـان التجـارة البحرية الأمريكية كلها ، ومنه تمر ٢٤% من تجارة الفوسفات فى العالم، ٦% من تجارة الصلب ٤% من تجارة الفحم الحجرى، وفى عام ١٩٧٥ مر خلاله أيضا ٥٥,٤ مليون طن من البترول. وهكذا تظهر مدى الأهمية القصوى التى تكتسبها البيئة البحرية العربية باعتبارها أهم طرق الملاحة الدولية ([1]).

وأخيرا وبعد أن استعرضنا فيما سبق لأهمية البيئـة البحريـة العربيـة ووجدنا أنها تنفرد بأهمية اقتصادية واستراتيجية خطيرة سواء بالنسبة لـدول المنطقة أو بالنسبة لجميع دول العالم، وظهر بوضوح أن لهذه المنطقة البحرية أهميتها الكبيرة التى اكتسبتها من اعتبارها مخزنا ضخما للثـروات المعدنيـة والغذائية، وبنفس الأهمية هى منطقة استراتيجية للنقل والملاحـة التجاريـة

ورفعت هذه السفن أعلام ٧٠ جنسية مختلفة . راجع: النشرة الشهرية التى تصدرها هيئـة قناة السويس، ٢ مارس ، ١٩٨٧، ص ٤.

[1]) تعتبر الدول العربية جميعها دول بحرية تطل على البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندى والمحيط الأطلنطى والخليج العربى، وتتحكم فى أهـم مضـايق الملاحـة الدولية، وهى مضيق باب المندب ومضيق تيران، وهرمز وبوغاز جبل طارق، كما أنهـا تتحكم فى أهم طريق ملاحى يتحكم فى خط سير التجارة الدولية والمضايق العربية. راجع : الأستاذة الدكتورة عائشة راتب ، قضية خليج العقبة ومضيق تيران، المجلة المصـرية للقانون الدولى ، المجلد ٢٣، عام ١٩٧٧، ص ٤٦. وحول اهمية المنطقة البحرية العربية بوجه عام راجع:

الاستاذ الدكتور مفيد شهاب " قانون البحار الجديد والمصالح العربية " المرجع السابق تقديم الكتاب.

والعسكرية على حد سواء، وهذه الأهمية الخطيرة للمنطقة البحريـــة، تجعــل لدول المنطقة مصالح ضرورية ومؤكدة فى أن توسع من مجال اختصاصـــاتها على هذه المناطق وذلك بهدف المحافظة على بيئتها البحرية والدفاع عنهـــا، ومن هنا ظهرت المواقف العربية والاهتمام العربى الواضح فى مؤتمر الأمـــم المتحدة الثالث لقانون البحار من أجل المحافظة على حقوق الـــدول العربيـــة والعمل على حماية بيئتها البحرية من خطر التلوث واتخاذ الإجراءات الوقائية التى تحافظ عليها .

الباب الثانى
تعريف التلوث البحرى
وتحديد أسبابه وأنواعه ومصادره المختلفة

مشكلة التلوث البيئى بوجه عام تعتبر من أعقد المشاكل القانونية، نظـرا لصعوبة تحديدها لأنها مسألة نسبية تختلف من حيث تقدير الأشخاص القائمين بتحديد هذه الظاهرة كما تختلف باختلاف المناطق نفسها التى تكون عرضـة للتلوث، وقد يقال فى بعض المواد التى تستخدم فى مكان ما تـأتى بالمنفعـة الأكيدة، فى حين أن نفس المواد من وجهة نظر أخرى قد تكون أكبر مصـدر للتلوث فى مكان آخر .

كما أدت الزيادة الكبيرة فى عدد سكان العالم، والثـورة الصـناعية ومـا صاحبها من تقدم تقنى كبير ، الى تعدد أسباب تلوث البيئـة البحريـة، هـذا بالإضافة الى أن الحروب وسباق التسليح البحرى فى العصر الحـديث أثـارا مدمرة على البيئة البحرية فى بعض الأحيان، ولقد كان نتيجة لتعـدد أسـباب التلوث البحرى، أن زادت مصادره حتى أنه يصعب علينا اليوم حصرها علـى وجه التحديد .

وبناء على ما تقدم فإننا سوف نتناول موضوع التلوث البحرى من حيـث تحديد ماهيته وأسبابه ومصادره المختلفة وفقا للتقسيم التالى :

الفصل الأول : تعريف التلوث البحرى .

الفصل الثانى: أسباب تلوث البيئة البحرية .

الفصل الثالث: أنواع الملوثات التى تصيب البيئـة البحريـة ومصـادرها المختلفة .

الفصل الأول
تعريف التلوث البحرى

يعتبر التلوث البحرى من أقدم أنواع التلوث البيئى إثارة لاهتمام المجتمع البحرى، ولقد تمت محاولات عديدة بذلت جهود مكثفة لوضع تحديـد دقيـق

لمعنى التلوث البحرى، وعلى الرغم من كثرة التعريفات التى ظهــرت ســواء على مستوى الدراسات الأكاديمية للهيئات العلمية، أو على مستوى المنظمات الدولية والإقليمية المتخصصة المعنية بحماية البيئة البحرية، إلا أننا لا نجــد تعريفا عاما واحدا لتحديد معنى التلوث البحرى، اللهم إلا التعريف الذى أوردته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢. وعلى الرغم من أن وضــع تعريف شامل ودقيق لمعنى التلوث البحرى هو أمر بالغ الصعوبة، نظــرا لأن تحديد ماهية التلوث هو أمر نسبى تتباين فيه الآراء، إلا أنها مسألة فى غاية الأهمية سواء بالنسبة للتشريعات الداخلية لكافة الدول، أو بالنسبة للمحافــل الدولية حتى يتأتى للجميع مواجهة ظاهرة تلوث البيئة البحرية علـــى ضــوء التعريفات المحددة والدقيقة لماهية التلوث البحرى .

وتعتبر لغتنا العربية من أقدم اللغات تحديدا لمعنى تلوث المياه، كما ظهرت محاولات جادة ومستمرة من قبل بعض الهيئات العلمية والمنظمـــات الدوليـــة المتخصصة المعنية بشئون البيئة البحرية من أجل وضع تعريف دقيق لمعنـــى التلوث البحرى. هذا ويعتبر التعريف الذى أوردته اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ ، من أهم التعريفات التى ظهــرت لتحديــد معنـــى التلوث البحرى ، وذلك لشموله ودقته ، حتى أنه أصبح المعنى العــام الــذى انتهجته كل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية المعنية بمكافحـــة التلـــوث البحرى .

ولذلك ونحن بصدد دراسة معنى تلوث البيئة البحرية، فإننا سوف نتعرض لهذا الموضوع من خلال التقسيم التالى :

المبحث الأول : تعريف تلوث المياه لغويا .

المبحث الثانى: تحديد معنى التلوث البحرى فى مرحلة ما قبل مــؤتمر الأمـــم المتحدة الثالث للبحار.

المبحث الثالث: تعريف تلوث البيئة البحرية وفقا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة للبحار.

المبحث الأول
تعريف تلوث المياه لغويا

لقد عرفت اللغة العربية تلوث المياه، ولعل مرجع ذلك الى أن العرب وموطنهم الصحراء يعلمون أكثر من غيرهم أن الماء يعادل الحياة، لذلك فقد وجد الماء لديهم اهتماما كبيرا يتمثل فى تلك المسميات العديدة التى أطلقوها على الماء فى كل حالة يكون عليها. والتلوث لغة هو الخلط والمرس وكل ما خلطته ومرسته فقد لثته ولوثته، ولوث الماء كدره، فتلوث الماء هو تكديره، وفى الصحاح الكدر نقيض الضوء، وكدره بمعنى غيره، فتلوث الماء لغة بمعنى تغييره([1])، وتفرق اللغة العربية بالنسبة للمياه الملوثة بين أنواع ثلاثة من المياه ، هى المياه المتغيرة، والمياه الصافية، والمياه القذرة سواء كان هذا التلوث بفعل الإنسان أو الحيوان أو الطير أو بفعل الظروف الطبيعية، كما عرفت اللغة أيضا أسماءً عديدة للماء العذب والماء الملوث([2])، ومن الناحية العملية لا يفترق المعنى اللغوى لتلوث المياه عن الناحية الواقعية، ذلك أن

---

[1]) راجع : الدكتور عطية صالح سليمان ، المرجع السابق، ص ٩٠ – ٩١ .

[2]) عرف العرب أسماء عديدة للمياه الملوث، إذا كان الماء نتنا لا يشربه أحد فهو " آسن "، وإذا اجتمعت فيه الملوحة والمرارة فهو " أجاج " وإذا كان فيه شئ من العذوبة ويشربه الناس فهو " شريب " أما إذا كان دون ذلك من العذوبة ولا يشربه الناس إلا عند الضرورة أو قد تشربه البهائم فهو شروب، وإذا كان عذبا فهو " فرات" ، وإذا كان سهلا سائغا متسلسلا فى الحلق من طيبه فهو مسلسل " سلسال" وإذا جمع بين الصفاء والعذوبة والبرودة فهو " زلال " راجع : الثعالبى ، فقه اللغة ويسر العربية ، باب الماء ، مكتبة لبنان ، ص

التلوث حالة تعترى المياه فتغير من طبيعتها بحيث تصبح غير صالحة لاستعمال معين من الاستعمالات المخصصة لها، والتلوث يشمل كل أنواع المياه سواء كانت عذبة أو ملحة .

المبحث الثانى
تحديد معنى التلوث البحرى
فى مرحلة ما قبل مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار

إن ظاهرة تلوث المياه كمشكلة بيئية ذات اهتماما كبيرا من جانب بعض الهيئات العلمية المعنية، وبعض المنظمات الدولية المتخصصة المعنية بالبيئة البحرية فى أوائل السبعينات من هذا القرن([1]) ولقد بذلت مرحلة ما قبل مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار جهود مكثفة من أجل وضع تحديد دقيق لمعنى التلوث البحرى، ويلاحظ من استقراء كافة التعريفات التى ظهرت خلال تلك الفترة، إنها جميعا ترجع ظاهرة تلوث المياه الى النشاط الإنسانى .

ووفقا لنص المادة الأولى فى فقرتها الرابعة من مشروع الاتفاقية الأوربية لحماية مصادر المياه الدولية من التلوث، التى عقدت فى ألمانيا الاتحادية عام ١٩٧٣، بأنه يقصد بالتلوث البحرى وفقا لأغراض هذه الاتفاقية أى إتلاف لتركيب أو تغيير حالة المياه كنتيجة مباشرة أو غير مباشرة ولنشاط الإنسان وبخاصة الحط من نوعية المياه فى قابليتها للاستعمال فى المجالات الآتية :

---

[1]) ظهرت لأول مرة أوائل السبعينات من هذا القرن محاولات من قبل الهيئات العلمية والمنظمات الدولية بهدف وضع تحديد دقيق لمعنى الوث البحرى بعد أن جاءت الاتفاقيات الدولية التى أبرمت فى الفترة من ١٩٢٦- ١٩٧٣ وبخاصة اتفاقية واشنطن عام ١٩٢٦ والاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحرى المنعقدة فى لندن عام ١٩٥٤ وتعديلاتها خلوا من النص على تحديد دقيق لمعنى التلوث البحرى .

١) استخدامها للإنسان أو الحيوان.

٢) استخدامها فى الزراعة والصناعية .

٣) صيانة البيئة الطبيعية وبخاصة الأحياء المائية.

ويؤخذ على التعريف السابق عدم وضوحه وقصوره لأنه لم يوضح بشكل دقيق الوسائل التى تؤدى الى إتلاف أو تغيير فى تركيب أو حالة المياه .

كما عرفت منظمة الأغذية والزراعة (الفاو) فى اجتماعها الذى عقد فى روما خلال شهر ديسمبر عام ١٩٧٠ التلوث البحرى بأنه ينتج عن " إدخال الإنسان فى البيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية، كالإضرار بالثروات البيولوجية، والأخطار على الصحة الإنسانية وعرقلة النشاطات البحرية بما فيها صيد الأسماك، وإفساد مزايا مياه البحار عوضا عن استخدامها، والحد من الغرض من استخدامها فى مجالات الترفيه (١).

كما أقرت مجموعة من الخبراء المتخصصين الذين عهدت إليهم بعض الوكالات الدولية المتخصصة التابعة للأمم المتحدة وتسمى مجموعة GESAMB (٢) تعريفا للتلوث البحرى مفاده وجود حالة التلوث عند قيام الإنسان مباشرة وبطريق غير مباشر بإضافة مواد أو طاقة الى البيئة البحرية بما فيها مصاب الأنهار، يمكن أن يترتب عليها بعض الآثار الضارة ، كإلحاق الأذى بالموارد الحية، والإضرار بصحة الإنسان، أو إعاقة أوجه النشاط البحرى بما فيها الصيد، والتى يمكن أن تقلل من درجة نقائها وصلاحيتها

---

[1]) راجع : جيلدا زاخيا " مشكلة التلوث فى البحر الأبيض المتوسط ، إعداد جليدازاخيا وفريق العلوم المتكاملة، العلوم المتكاملة ، معهد الإنماء العربى فرع لبنان، بيروت ، ص ١١.

[2]) GESAMB, is the united nation joint group of experts on the scientific aspects of marine pollution set up in 1969 by IMCO,FAO,UNESCO,and,WMO, to Advise the Sponsoring Agencise.

لبعض الاستخدامات .

ويلاحظ على التعريف السابق أنه يقوم على عنصرين أساسيين .

الأول : أن يكون التلوث بفعل الإنسان، وبذلك يخرج من نطاق هذا المعنى كل ما تسببه الكوارث الطبيعية من تلويث للبيئة البحرية، وإذا فهو فقط يقتصر على كل النشاطات التى تتم نتيجة لتدخل الإنسان ســواء بطريــق مباشــر أو بطريق غير مباشر وتؤدى الى تلوث البيئة البحرية.

الثانى : أن تلك النشطات الإنسانية تؤدى الى الإضرار بالموارد الحية فى البيئة البحرية وبصحة الإنسان أو إعاقة أوجه النشاط البحرى بما فيها صــيد الأسماك أو تؤدى الى التقليل من درجة نقاء المياه أو إلى التقليل من درجــة صلاحيتها لبعض الاستخدامات .

المبحث الثالث
تعريف تلوث البيئة البحرية وفقا لأحكام
اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة ١٩٨٢

تمثل مرحلة انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بدء ثــورة حقيقية فى القانون الدولى للبحار حيث تم خلال إحدى جلساته التوصــل الــى

وضع تعريف محدد ودقيق لمعنى تلوث البيئة البحرية ([1])، فلقد توصلت اللجنة الثالثة المنبثقة عن المؤتمر فى المادة الأولى من الفصل الأول من النص الوحيد غير الرسمى للتفاوض خلال الدورة الثالثة التى عقدت فى الفترة من ١٧ مارس الى ٩ مايو عام ١٩٧٥ الى تعريف التلوث البحرى مفاده "إدخال الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة فى البيئة البحرية بما فيها مصاب الأنهار، لمواد أو طاقة تنجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بالموارد الحية وتعرض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة النشاطات البحرية، بما فى ذلك صيد الأسماك والاستخدامات المشروعة الأخرى للبحار، والحط من نوعية مياه البحر وقابليتها للاستعمال، وخفض إمكانيات استخدام وسائل الترويح" ، ولقد ظل هذا التعريف كما هو فى النص الوحيد المنقح للتفاوض وأيضا فى النص المركب غير الرسمى للتفاوض، وجاءت به أيضا الصياغة النهائية للاتفاقية الجديدة لقانون البحار فى صدر مادتها الأولى الفقرة الرابعة ، وهى المادة التى التى جاءت تحت عنوان "المصطلحات المستخدمة والنطاق"([2]).

---

[1]) ولقد جاءت اتفاقيات جنيف الأربع لقانون البحار التى أقرها مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار الذى عقد فى جنيف عام ١٩٥٨، خلوا من أى نص يتضمن تعريف التلوث البحرى، كما أن مؤتمر الأمم المتحدة الثانى الذى عقد فى جنيف عام ١٩٦٠ لم يسفر عن أية أعمال قانونية تذكر. وإذا تمثل مرحلة بداية انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث أول خطوة دولية جادة من أجل التوصل الى تعريف دقيق لمعنى التلوث البحرى .

[2]) راجع نص المادة ٤/١ من اتفاقية الأمم المتحدة عام ١٩٨٢ لقانون البحار والتعليق عليها فى .U.N..,Doc. A-83-v-s, 1983 وللزيادة فى التفاصيل حول تعليق جانب من الفقه العربى على معنى تلوث البيئة البحرية وفقا لأحكام القانون الدولى الجديد للبحار راجع : الدكتور نبيل حلمى ، الحماية القانونية الدولية للبيئة من التلوث ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٨. راجع أيضا : تعليق الأستاذ الدكتور مفيد شهاب على أعمال لجنة الخبراء العرب لقانون البحر، الدولة الثالثة التى عقدت فى نيويورك فى الفترة من ١٧ مارس الى ٩ مايو ١٩٧٥، جامعة الدول العربية ، الأمانة العامة ، إدارة المعاهدات .

ومن خلال استعراض كافة التعريفات التى وضعت لتحديد المقصود بمعنى التلوث البحرى سواء على مستوى الهيئات العلمية أو المنظمات الدولية نجد أن تلك التعريفات قد مرت بمرحلتين هامتين، مرحلة ما قبل مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار والمرحلة التالية للمؤتمر وكل مرحلة من هاتين المرحلتين تميزت بعدة ملاحظات هامة يمكن إجمالها من وجهة نظرنا فيما يلى :

المرحلة الأولى : نجد أن جميع التعريفات التى ظهرت خلال تلك الفترة اتسمت ببعض السمات الأساسية لعل من أهمها :

١) أن هذه التعريفات أعطت مفهوما ضيقا لمعنى التلوث البحرى، حيث أنها ركزت على عنصر النشاط الإنسانى باعتباره المتسبب فى إحداث التلوث سواء بطريق مباشر أو غير مباشر، وذلك على الرغم من أن التلوث البحرى قد ينشأ عن أسباب أخرى لا دخل للإنسان فيها مثل الكوارث الطبيعية. ومن هنا نرى أن تلك التعريفات ضيقة لعدم فاعليتها فى أن تغطى مختلف مسببات التلوث البحرى الأخرى غير النشاط الإنسانى .

٢) أنها ربطت بين أثار التلوث وصحة الإنسان ورفاهيته وأوجه نشاطاته الاقتصادية، رغم أن هناك حالات للتلوث ليس لها تأثير على الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة وينبغى ألا يسقط عنها وصف التلوث لمجرد عدم تأثيرها عليه .

٣) انتهجت كل تعريفات هذه المرحلة نهجا علاجيا لمكافحة التلوث البحرى لأنها قصرت وجود حالة التلوث على ما يترتب على الفعل البشرى من آثار ضارة مؤكدة على البيئة البحرية، وكان من الأجدر أن تنتهج أسلوبا وقائيا فى مكافحة التلوث البحرى أو أضافت الى الفعل البشرى

الذى يحدث الضرر ذلك الفعل الذى يحتمل أن يحدث ذلك الضرر دون الانتظار الى وقوعه .

المرحلة الثانية : تعتبر هذه الفترة بحق ثورة حقيقية فى القانون الدولى للبحار وبخاصة الكفاح ضد التلوث فهذه المرحلة شهدت أول تعريف دقيق وشامل لتحديد معنى تلوث البيئة البحرية ويلاحظ على هذه الفترة أنها تميزت بسمات أساسية لعل من أهمها :

١) يعتبر التعريف الذى ظهر لتحديد معنى التلوث البحرى خلال تلك الفترة، أكثر التعريفات التى ظهرت للتلوث البحرى وضوحا ويشمل على مفهوم أكثر دقة، ويتسم بالشمولية والاتساع، حيث يتضمن هذا التعريف العناصر الأساسية التى ظهرت فى التعريفات السابقة، والتى ظهرت خلال المرحلة الأولى مع إضافة بعض الاعتبارات التى جعلت هذا التعريف أكثر شيوعا وشمولا من التعريفات السابقة حيث أضيف الى التعريف احتمال حدوث التأثيرات الضارة الناتجة عن النشاط الإنسانى، ومن هنا تم ولأول مرة إضافة الى الفعل البشرى الذى يحدث الضرر ، الفعل الذى يحتمل أن يحدث الضرر ، فانتهج هذا التعريف نهجا وقائيا فى مكافحة ظاهرة تلوث البيئة البحرية الى جانب الطرق العلاجية .

٢) جاء التعريف أكثر شمولا لكى يتوافق مع ما استحدثته اتفاقية الأمم المتحدة للبحار عام ١٩٨٢ من التوسع فى مفهوم البيئة البحرية، حينما نظرت الى البيئة البحرية نظرة تجاوزت المفهوم الجغرافى لها بوصفها البحار والمحيطات، ونظرت إليها بوصفها نظاما بيئيا أو مجموعة من النظم البيئية، وذلك عندما أعلن عن التوصل الى تحقيق توافق الآراء فيما يتعلق بالنظر الى الى تعبير البيئة البحرية باعتباره منطويا على الحياة البحرية فأصبح الفعل الضار هو الذى ينجم عنه

سواء مباشرة أو بطريقة غير مباشرة أثارا مؤذيـــة بأوجـــه الحيـــاة البحرية المختلفة، وتعرض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة النشاطات البحرية بما فى ذلك صيد الأسماك، والاستخدامات المشروعة الأخـــرى للبحار ، والحط من نوعية المياه وذلك لإتلاف تركيب وتغيير حالتهـــا وقابليتها للاستعمال وخفض إمكانيات استخدام وسائل الترويح.

وتجدر الإشارة الى أن كل التعريفات التى ظهرت خلال الفترة الثانية وحتى يومنا هذا تكاد تتطابق جميعها ، وإن كان البعض منها يتطـــابق تمامـــا مـــع التعريف الذى أسفرت عنه المناقشات والاقتراحات أثناء دورات مؤتمر الأمـــم المتحدة الثالث للبحار، وعلى سبيل المثال التعريف الذى أوردته اتفاقية الكويت عام ١٩٧٨ ([1]).

---

[1]) يعتبر تعريف التلوث البحرى وفقا للنص الذى توصلت إليه اللجنة الثالثة المنبثقـــة عـــن المؤتمر الثالث لقانون البحار فى المادة الأولى من الفصل الأول من النص الوحيد غيـــر الرســـمى للتفاوض، أثناء الدورة الثالثة التى عقدت فى الفترة من ١٧ مارس الى ٩ مايو ١٩٧٥، هو نفس التعريف الذى ورد فى الصياغة النهائية التى جاءت بها الاتفاقية فى صدر مادتها الأولى فقـــرة ٤ تحت عنوان " المصطلحات المستخدمة والنطاق " كما يعتبر أيضا هو نفس التعريف الذى تداولتـــه جميع الاتفاقيات الإقليمية والثنائية والدولية = = وجميع المؤتمرات الدوليـــة المعنيـــة بحمايـــة البيئة البحرية خلال تلك الفترة ، فلقد عرفت اتفاقية الكويت عام ١٩٧٨ التلوث البحرى ، بأنه قيام الإنسان سواء بطريق مباشر أو غير مباشر ، بإدخال أية مواد ومصادر للطاقة الى البيئة البحريـــة تترتب عليها أو يحتمل أن تترتب عليه آثارا ضارة، كالإضرار بـــالموارد الحيـــة، وتهديـــد صـــحة الإنسان، والتعريض الأنشطة البحرية للخطر ، بما فى ذلك صيد الأسماك، وإفساد صـــلاحية ميـــاه البحر للاستخدام، والحد من قيام المرافق الترفيهية، ويلاحظ أن هذا التعريف يتطـــابق تمـــام مـــع التريف الذى أوردته الاتفاقية الجديدة، كما يتطابق تماما مع التعريف الذى أوردته اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث عام ١٩٧٦. وهو أيضا نفس التعريف الذى أخذت بـــه معظم التشريعات الوطنية .راجع : الدكتور عبدالله الأشعل ، حماية البيئة البحرية للخلـــيج العربـــى من التلوث ، المجلة المصرية للقانون الدولى، العدد ٣٦، عام ١٩٨٠، ص ٢٠١.. راجع أيضـــا : التعريف الذى أقرته مجموعة الخبراء المصريين المعنيين بشئون البيئة البحرية فى تقرير تلـــوث

ونحن نرى أن التعريف الذى أوردته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ وإن كان يتسم بالدقة، إلا أنه يؤخذ عليه أنه يركز على النشاط الإنسانى باعتباره المصدر الوحيد للتلوث البحرى، وأخرجت من نطاق هذا التعريف ما تسببه الكوارث الطبيعية كالزلازل والبراكين وغيرها من الأفعال التى تعرف بأفعال القضاء والقدر من تلوث البيئة البحرية .

ونخلص القول فيما تقد الى أنه قد مرت محاولات وضع تعريف لمعنى تلوث البيئة البحرية بمراحل عديدة تباينت فيها الآراء وذلك لتنوع الملوثات وتركيباتها الكيميائية، وأيضا تنوع واختلاف المصادر والطرق التى تدخل بها تلك الملوثات للبيئة البحرية، كما أن للطبيعة دورا بالغ الأهمية فى تعقد هذه المحاولات بتأثيراتها المختلفة على الملوثات وتحكمها فى درجة تهديد هذه الملوثات على البيئة البحرية بمرور الوقت، فبعض الملوثات البحرية تحتفظ بخصائصها وتركيباتها الكيميائية لعشرات السنين الى عدة قرون من الزمان، كما أن هناك ملوثات بحرة تتدرج حتى تصل الى مواد غير ضارة فى عدة ساعات أو أيام، وهناك نوعيات من الملوثات البحرية يمكن تحديدها والبعض الآخر يخضع الى الاحتمالات، وهناك نوعيات أخرى لا يمكن تتبع آثارها ، وهناك بعض الملوثات تمثل تهديدا واضحا وسريعا على البيئة البحرية وعلى صحة الإنسان، والبعض الآخر يمثل خطورة فقط عند تراكم تأثيراتها على المدى البعيد ، كما أن مياه البحار والمحيطات قد تتأثر شفافيتها بوجود الدقائق المعلقة فيها، سواء كانت من أصل غير عضوى – مثل حبيبات الطمى والرمال التى تثيرها التيارات البحرية من القاع أو تجرفها الأنهار – أو من أصل عضوى مثل العوالق النباتية ، فهل نعتبر عدم شفافية المياه فى هذه

المياه الإقليمية فى البحر الأبيض المتوسط، أكاديمية البحث العلمى، القاهرة ، عام ١٩٨٥، ص ١٠٣.

الأحوال من قبل التلوث ، كما أن هذه المياه فى صورتها الطبيعية تحتوى على كثير من المواد التى يطلق عليها فى الوقت الحاضر اسم ملوثات، مثل الزئبق والرصاص، بالإضافة الى بعض الذرات المشعة والتى تكون موجودة فيها منذ ملايين السنين . كل هذه الاعتبارات والعوامل جعلت من مسألة تحديد معنـــى دقيقا للمقصود بالتلوث البحرى أمرا بالغ الصعوبة، فظهرت هناك محـــاولات عديدة فى الفترة من أواخر الستينات وحتى بداية انعقاد جلسات مؤتمر الأمـــم المتحدة الثالث لقانون البحار، وكانت محاولات جادة ومســـتمرة وإن شـــابها بعض القصور التى أبرزناها فى حينها .

والجدير بالذكر أن اتفاقيات جنيف الأربع عام ١٩٥٨ ، ومـــؤتمر الأمـــم المتحدة الأول والثانى للبحار، جاءت جميعها خلوا من تحديد لمعنـــى تلـــوث البيئة البحرية، حيث لم تتضمن اتفاقيات عام ١٩٥٨ إلا نصا مختصـــرا فـــى المادة ٢٤ من اتفاقية أعالى البحار والمادة ٢٥ من نفس الاتفاقية بخصـــوص إلزام الدول المتعاقدة باتخاذ ما يلزم من إجراءات لمنـــع التلـــوث الإشـــعاعى والتلوث من المواد الضارة الأخرى ([1])

الفصل الثانى
أسباب تلوث البيئة البحرية

تمهيد وتقسيم:

منذ بداية الخلق، امتزج الإنسان بالبيئة واستطاع أن يتأثر بها ويؤثر فيها باختراعاته واكتشافاته وقدراته العلمية والصـــناعية الهائلـــة، واســـتخداماته

---

[1]) راجع : المادة ٢٤ ، ٢٥ من اتفاقية جنيف لأعالى البحار عام ١٩٥٨ فيما يلحق من هذا البحث، ص٩٩

السليمة وغير السليمة لهذه المخترعات والاكتشافات مما كان له تأثير بالغ الخطورة على البيئة المحيطة به من يابسة وهواء وماء. ومن هنا تعددت الأسباب التى تؤدى الى تلوث البيئة البحرية بشكل لا يمكن حصره على وجه التحديد .

ولقد حاول العلماء والفقهاء لفترة طويلة حصر الأسباب التى تؤدى الى التلوث البيئى بوجه عام للوقوف على أسباب تلوث البيئة البحرية، باعتبار أنها جزء من النظام البيئى ولكنهم لم يتمكنوا من حصر جميع هذه الأسباب نظرا لتنوعها وتأثرها بالتقدم التكنولوجى الكبير الذى يؤثر بصفة مستمرة على بيئة الإنسان .

وإدراكا منا بأهمية وخطورة التلوث البحرى على الإنسان والكائنات البحرية، فإنه لن يفوتنا فى هذا المقام ونحن بصدد دراسة أسباب تلوث البيئة البحرية، أن نشير الى أسباب تلوث البيئة البحرية العربية، باعتبارها من أكثر المناطق على سطح هذا الكوكب عرضة للتلوث ، لظروف تنفرد بها هذه المنطقة عن بقية بحار ومحيطات الكرة الأرضية .

وبناء على ذلك فإننا سوف نقسم دراستنا فى هذا الفصل الى المبحثين التالين :

المبحث الأول : أسباب تلوث البيئة البحرية بوجه عام .

المبحث الثانى: أسباب تلوث البيئة البحرية العربية .

المبحث الأول
أسباب تلوث البيئة البحرية بوجه عام

لقد حاول العلماء ولفترة طويلة منذ بداية اهتمام الجماعة الدولية بظاهرة التلوث البيئى، حصر الأسباب التى تؤدى الى تلوث البيئة بوجه عام وذلك للوقوف على أسباب تلوث البيئة البحرية باعتبارها واحدة من أخطر أنواع التلوث الذى يصيب النظام البيئى على كوكب الأرض، لأنه لا يمكن تخصيص

أسباب تؤدى الى تلوث البيئة البحرية دون غيرهـا مـن البيئـات الطبيعيـة الأخرى، كما أنه يصعب حصر هذه الأسباب حصرا شاملا ، إلا أنه يمكن القول أن هناك أسبابا رئيسية تؤدى الى التلوث البيئى([1])، سوف نتعرض لها بقـدر من الإيجاز وفقا للتقسيم التالى :

الفرع الأول : زيادة عدد السكان وسوء التخطيط العمرانى .

الفرع الثانى: الثـورة الصناعية وما صاحبها من تقدم تقنى .

الفرع الثالث: الحروب وسباق التسلح البحرى .

وتجدر الإشارة الى أن الأسباب السابقة على الرغم من أنها تعتبر أسـبابا عامة للتلوث البيئى بشكل عام، فإنه يمكن القول بأنها تصدق أيضا على تلوث البيئة البحرية باعتبارها جزء من النظام البيئى الذى يعيش فيه الإنسان .

الفرع الأول

[1]) يقسم الفقهاء التلوث البيئى الى أنواع عديدة يمكن حصرها فيما يلى :
١) تلوث الهواء . ٢) تلوث التربة . ٣) تلوث المياه
٤) التلوث الإشعاعى . ٥) التلوث بالضجيج . ٦) تلوث المناظر الطبيعية.
وللزيادة فى التفاصيل راجع : Robert. A. Shinn, op. cit. pp. 6-25
راجع أيضاً – الدكتور عطية صالح سليمان المرجع السابق من ص ٧٨ الى ص٨٣.
– الدكتور عباس هاشم السعدى (حماية البيئة البحرية ومشاكل التلوث فى الخليج العربى) رسالة دكتوراه مقدمة من كلية القانون والسياسة جامعة بغـداد عـام ١٩٧٩ م،ص٧٥ وما بعدها.
– الاستاذ الدكتور صلاح عامر(القانون الدولى الجديد للبحار)"المرجع السابق ص٤٦٩.
وللزيادة فى التفاصيل حول أسباب التلوث البيئى بوجه عام .
– راجع أيضاً الدكتور نبيل حلمى المرجع السابق ص ١٢ وما بعدها.

زيادة عدد السكان وسوء التخطيط العمرانى

إن منشأ كل ما يهدد التجمعات الطبيعية على كوكب الأرض هو فى الغالب الانفجار السكانى الرهيب للبشر، وتشير التوقعات الى أن عدد سـكان العـالم سوف يصل فى نهاية

القرن الحالى الى نحو سبعة مليارات نسمة ([1])، وهـذا يعنـى أن عـدد سكان العالم سوف يتضاعف فى نحو ثلاثين عاما ، وفى الحقيقـة لا يقتصـر وجود الأعداد البشرية المتضاعفة على البلاد النامية فحسب، بل إن المشـكلة تمتد أيضا لتشمل بعض البلاد المتقدمة ومنها الولايات المتحدة الأمريكية على سبيل المثال. ونظرا لأن مشكلة التزايد الرهيب فى عدد سكان العالم تمثل أهم أسباب التلوث البيئى بوجه عام، فإننا سوف نشير بقـدر مـن الإيجـاز الـى الأسباب التى تؤدى الى هذه الزيادة الهائلة فـى النمـو السـكانى للبشـر . ونتعرض فى النهاية الى العلاقة بين زيادة عدد السكان ومشكلة تلوث البيئـة البحرية التى هى موضوع هذه الدراسة .

زاد تعجيل النمو السكانى بفعل التغيرات الاجتماعية والحضـارية، وبـدء عصر المعرفة الطبية والاهتمام بالصحة العامة للشعوب، لأن هذا يـؤدى لـى خفض معدل الوفيات بشكل ملحوظ ، وأخذ هذا الاتجاه فى الاستمرار حتى وقتنا هذا . وفى البلاد العالية التقدم مثل اليابـان والولايـات المتحـدة الأمريكيـة وشعوب غرب آسيا ، أخذ معدل المواليد خلال النصف الثانى من هذا القـرن ينخفض، إلا أنها ليست بالدرجة الملحوظة لانخفاض معدل الوفيات فى الـبلاد

[1]) أعلن ديوكويار السكرتير العام للأمم المتحدة أثناء المؤتمر الصحفى الذى عقـده صـباح يوم ١٩٨٧/٧/١١ بيوغوسلافيا أثناء حضوره واقعـة ولادة الممرضـة اليوغسـلافية" سانجاجامير" للطفل رقم ٥ مليار فى العالم، أن معدل نمو السكان فى العـالم يتضـاعف بطريقة مفزعة جدا حيث أن العالم يزيد كل سنة ٨٠ مليون نسمة " .

النامية مثل الهند وباكستان، وهى البلاد التى لم تدخل فيها النهضة الطبية إلا بعد الحرب العالمية الثانية على يد قوات الحلفاء([1]).

١) أسباب زيادة الكثافة السكانية

وتجدر الإشارة الى أن انخفاض معدل الوفيات فى جميع دول العالم ، لـم يكن السبب الوحيد لزيادة عدد السكان الملحوظة فـى كافـة أنحـاء الكـرة الأرضية، بل هناك أسباب أخرى كثيرة، منها الأسباب الاجتماعية والاقتصادية والسياسية ([2]).

٢) العلاقة بين زيادة عدد السكان فى العالم ومشكلة تلوث البيئة البحرية

فى تحديد العلاقة بين زيادة عدد سكان الكرة الأرضية وسـوء تـوزيعهم على الأرض، ومشكلة تلوث البيئة البحرية ذهب بعض العلماء الى القول " أن مستوى التلوث البيئى تحدده ثلاث متغيرات هى: " حجـم السـكان ، ومعـدل استهلاك الفرد ، والتأثير لكل وحدة إنتاجية " وأن السبب الحقيقى لتلوث البيئة هو سوء استخدام الإنسان لعناصر البيئة ومواردهـا، حتـى لـو كـان هـذا الاستخدام السيئ صدر عن حسن نية للإنسان يهدف من ورائه الـى إشـباع متطلباته من الحاجات الضرورية والترقى فى هذه الحاجات.[2]

---

[1]) فى المدة من ١٩٤٠ الى ١٩٤٥ مارست قوات الحلفاء عمليات الصحة العامة فـى دول العالم النامى، مثل مكافحة الملاريا وحفظ المستوى الصحى للموارد المائية العامـة علـى نطاق واسع مما أدى الى هبوط معدل الوفيات هناك، وعندئذ اتسعت الفجوة بـين معـدل المواليد ومعدل الوفيات مما أدى الى تعجيل معدل النمو = = السكانى فى كل البلاد التى الحد الذى يقدر معه أن عدد سكان العالم سوف يقفز من المجموع الحالى الـى ٧ مليـار نسمة عام ٢٠٠٠.

[2]) للزيادة فى التفاصيل حول أسباب الزيادة السكانية الرهيبة على كوكب الأرض ، راجع : البيئة وأثرها على الحياة السكانية ، المرجع السابق، ص ١٧٥ الى ص ١٩٠ .

[2]) راجع خالد بن محمد القاسمى المرجع السابق ص٢٥

وتؤدى الزيادة الكبيرة فى عدد السكان الى التزايد والتطور فى الأســاليب التى ينتهجها الإنسان لإشباع تلك الحاجيات ويبدو هذا واضحا مــن دراســة انثروبولوجية بين إنسان القرية والبادية وإنسان المدنية، حيث نجد أن البيئة النقية بعناصرها المختلفة من الهواء النقى والشمس الساطعة والتربة الخصبة والمياه النقية، وكل هذا يعطى مؤشرات لصحة الإنسان فى الباديــة والقريــة وضعف إنسان المدينة نتيجة للتلوث والزحام وتعرضه المتزايد للأمراض، بل الأكثر من ذلك أننا نجد أن سكان البادية يعمرون أكثر من أهل المدينة(٣)، كما تؤدى الزيادة فى عدد السكان الى نقص الموارد الغذائية والثــروات الأخــرى التى تقدمها اليابسة فتتجه أنظار البشرية الى البحار والمحيطات لتعويض هذا النقص والبحث عن ثروات وموارد أخرى، مستخدمة فى ذلك أعظم الأســاليب العلمية والتكنولوجية المتطورة. كما يصاحب الزيادة الكبيرة فى السكان ازدياد حاجاتهم الى الطاقة، مما جعل الإنسان يتجه الى البيئة البحرية البحــث عــن وسائل جديدة الطاقة تعتمد على الفحم أو البترول، أو الاتجــاه الــى الطاقــة النووية لتوفير احتياجات البشرية للطاقة الكهربائية لتتواءم مع الزيادة الرهيبة فى عدد السكان، وكلها عوامل تؤدى بالطبع الى زيادة فرص تلــوث البيئــة البحرية(١).

ولعل من أهم النتائج التى تترتب على زيادة السكان هى الزيادة فى حجــم التجارة العالمية وما يستتبع ذلك من ظهور حركة بحرية كبيرة نتيجة للزيادة فى حجم الأسطول التجارى العالمى، مما يساعد على زيــادة فــرص التلــوث

---

[3]) توماس إيميل المرجع السابق ص ١٨٥.

[1]) Walter A.Rosendbaum,"Environmental Politics and Policy",Oceana.New-York,1980,p.183.

وللزيادة فى التفاصيل حول العلاقة بين الزيادة فى عدد سكان العالم وتلوث البيئة البحرية :
"United Nationa Conference on the Human Environment"Doc.A/CONF.48/6. p.5.

البحرى وتعدد مصادره، سواء بالتخلص العمدى من فضلات السفن، أو بالتلوث العرضى نتيجة الحوادث البحرية لناقلات النفط العملاقة، والسفن الأخرى أو لتسرب بعض حمولتها بطريقة غير عمدية .

وتجدر الإشارة فى هذا المقام الى أن الزيادة فى عدد السكان تصاحبها زيادة فى التوسع الزراعى والصناعى لتوفير الغذاء والطاقة وغيرها من أساليب البحث العلمى وما ينتج عنها من ملوثات كثيرة ناتجة عن استعمال المبيدات الحشرية فى الزراعة، وتصريف المخلفات الصناعية من المصانع المختلفة وصرف المخلفات البشرية ومخلفات المدن المختلفة فى البيئة البحرية، وكل هذه العوامل تزيد من تلوث البحار والمحيطات .

الفرع الثانى
الثورة الصناعية وما صاحبها من تقدم تقنى

ترجع أسباب التلوث البيئى بشكل عام الى الانقلاب الصناعى الذى أحدثته الثورة الصناعية التى بدأت فى القرن الثامن عشر، على الرغم من أنا آثارها لم تتجل إلا منذ عام ١٨٧٠ حيث كان من أهم النتائج التى ترتبت على هـذه الثورة أن شهد العالم فى السنوات الأخيرة ثورة كيميائية بكل ما تعنيه الكلمة، لقد تمخص التقدم التقنى عن إنتاج وإدخال عدد كبير من المواد الكيميائيـة ، حتى بلغت أعداد هذه المواد حوالى ٥ مليون مادة يستخدم منها حـوالى ٧٠ ألف مادة ، ويتزايد سنويا عدد هذه المواد المستخدمة فى الجوانب المختلفـة لحياة الإنسان. وبالرغم من أن هذه المواد أسهمت الى حد كبيـر فـى رفـع مستوى حياة الإنسان ورفاهيته، إلا أنها قد حملت أخطارا جديدة الـى البيئـة الطبيعية ومنها البيئة البحرية.

العلاقة بين التقدم التقنى وتلوث البيئة البحرية

إحدى النتائج الرئيسية التى أمكن استخلاصها من تجربة الدول الصناعية فى التمتع فترة طويلة بمعطيات العلم والتكنولوجيا، مـن اسـتهلاك متنـوع لمختلف المواد الصناعية الى استخدام مختلـف الوسـائل والطـرق الماديـة لأغراض الإنتاج والنقل، هى تأكيد وجود علاقة وثيقة بـين التقـدم التقنـى والتلوث البيئى بوجه عام وتلوث البيئة البحرية بوجه خاص، ذلك أن التقـدم التقنى يطور من أساليب استخدام موارد الطبيعة وبالتالى يزيد من انبعاث نتائج الفعليات التى تتمثل بطرح النفايات الصناعية التى تؤدى الى تلوث البيئة([1]).

---

[1]) أصبحت النفايات الصناعية فى العصر الحديث تمثل مشكلة لمعظم بلدان العالم وخاصـة الدول الصناعية، ففى عام ١٩٦٥ بلغ إجمالى النفايات الناتجة عن العمليات الصناعية فـى الولايات المتحدة الأمريكية ١,١ مليار طن، وبالنسبة لدول السوق الأوربية المشتركة، فقد

ومن أهم آثار الثورة الصناعية والتقدم التقنى فى مجال الملاحة البحرية أن اتسعت حركة النقل البحرى وأدخلت أحدث الوسائل العلمية والفنية من أجل تطوير أساليب ونظم النقل البحرى، لكى تتلاءم مع حجم وكثافة التجارة الدولية، وأدى هذا التطور الى إلحاق أبلغ الأضرار بالبيئة البحرية نتيجة لكميات البترول التى تتسرب الى البحار، إما نتيجة لاستخدامه كوقود لمحركات تلك السفن ، أو لتسربه من الشاحنات ، أو نتيجة لبعض الكوارث التى أدت الى غرق بعض الناقلات الضخمة للزيت وتدفق حمولتها من البترول التى تبلغ مئات الآلاف من الأطنان فى البحار([1]).

كما ترتب على الثورة الصناعية والتقدم التقنى أن تطورت أساليب التعدين فى البحار والمحيطات، واستخدمت أحدث ما توصل إليه العلم من تقدم تكنولوجى فى عمليات الكشف والتنقيب عن البترول والثروات الطبيعية الأخرى فى البيئة البحرية بعد ما اكتشف الإنسان أن البحار والميحطات تزخر بالعديد

قدرت اللجنة الأوربية فى تقريرها الصادر فى إبريل عام ١٩٧٦ عن نفايات الدول الأعضاء فى السوق حجم هذه النفايات ونوعيتها على النحو التالى :

النوع	الكمية	النوع	الكمية
نفايات الوقود والمناجم	٣٠٠ مليون طن سنويا	نفايات غذائية	١٠٠ مليون طن سنويا
نفايات كيميائية	٤٠ مليون طن سنويا	نفايات صناعية مختلفة	٧٠ مليون طن سنويا
نفايات زراعية	مليار طن سنويا	نفايات منزلية	٧٠ مليون طن سنويا

راجع: الدكتور عبدالعزيز مخيمر عبدالهادى(حماية البيئة من النفايات الصناعية فى ضوء أحكام التشريعات الوطنية والاجنبية والدولية) دار نهضة العربية عام ١٩٨٥،ص١١

[1]) راجع الدكتور عطية صالح سليمان المرجع السابق ص٨٥

من هذه الثروات. ولقد أدى التطور فى هذه الوسائل وتلك الأساليب الى إلحاق أكبر الأضرار بالبيئة البحرية وبالتالى زيادة فرص التلوث البحرى. وفى الحقيقة يمكن القول أن مشكلة التلوث البيئى ظاهرة تواكب النمو الصناعى، ومن خلال تجربة البلدان الصناعية التى تطورت صناعتها الى عهد ليس ببعيد على حساب بيئتها ، يتضح مدى خطورة الثورة الصناعية والتقدم التقنى على البيئة البحرية، نتيجة التطور فى استخدام الآلات واستخدام أساليب حديثة فى طرق الإنتاج واكتشاف مواد كيميائية جديدة أكثر خطرا تتلاءم مع ما طرأ على أساليب الإنتاج من جديد. ولذلك يذهب جانب من الخبراء المتخصصين فى مسائل مكافحة التلوث الى حد القول بأن التقدم الصناعى والتكنولوجى يدفع ثمنه تلوث البيئة بوجه عام والبيئة البحرية على وجه الخصوص([1]).

الفرع الثالث :الحروب وسباق التسليح البحرى

أصبحت الحروب والنزاعات المسلحة الدولية والإقليمية وما صاحبها من سباق رهيب للتسليح النووى البحرى فى العصر الحديث من أهم أسباب تلويث البيئة البحرية بل أخطرها على الإطلاق، وإن أمكن القول أن الحروب قد باتت محرمة فى المجتمع الدولى المعاصر طبقا للقانون الدولى، فإن مظاهر استخدام القوة لأسباب متعددة مازالت تؤثر على البيئة تأثيرات فادحة ، ولعلنا فى هذا الجزء من العالم نعيش فى منطقة من أكثر المناطق التى تعرضت البيئة البحرية فيها للتأثر بالحروب والنزاعات المسلحة المتعاقبة التى شهدتها ،

---

[1]) راجع : الأستاذ الدكتور عاطف عبيد ، حتمية العمل الجاد للوصول الى تخطيط سليم للمدن الساحلية من أجل بيئة صالحة ، تقرير مقدم الى الندوة الدولية عن المخلفات الخطرة الصناعية، التى عقدت فى القاهرة فى الفترة من ٢٣ الى ١٩٨٦/١١/٢٦، جهاز شئون البيئة ، ج.م.ع.

وحسبنا أن نقلى الضوء على الحرب بين العراق وإيـــران، ومـــدى الخـــراب والدمار الذى أصاب البيئة البحرية فى منطقة الخليج العربى ([1]).

ويعتبر سباق التسليح النووى البحرى من أهم أسباب تلويث البيئة البحرية فى العصر الحديث، ويقصد بسباق التسليح البحرى فى هذا المقـــام التكـــديس التنافسى والتطوير النوعى للأسلحة فى بحار ومحيطات العالم، وتعتبر ظاهرة سباق التسليح البحرى جزءا من سباق التسليح العالمى، وقد ترتب على ظهور الأسلحة النووية والتقدم التكنولوجى المستمر فى وسائل نقلها ودقتها وقـــوة فتكها ، مخاطر متزايدة بدرجة كبيرة على البيئة البحرية .

وتجدر الإشارة الى أن الآثار المترتبة على التطورات الســـريعة الكميـــة والنوعية التى حدثت فى القوات البحرية العالمية بالنسبة للبشـــرية عديـــدة، فهناك أولا وقبل كل شئ تهديد الأمن العالمى وتوجيه أكبـــر الأخطـــار للبيئـــة البحرية، هذا التهديد وتلك الأخطار متمثلة فى الأسلحة النووية الاســـتراتيجية فى البحار، واستخدام قيعان البحـــار والمحيطـــات لتخـــزين أســـلحة الفتـــك والدمار([2]).

[1]) راجع : الأستاذ الدكتور صلاح عامر ، القانون الدولى للبيئية ، المرجع السابق ، ص ٧.

[2]) وفقا لأحدث التقديرات حتى عام ١٩٨٦، هناك أكثر من ٧٢ ألف رأس حربـــى لقـــذائف تسيارية تطلق من الغواصات ، منها نحو ٤٠% من المجموع العالمى المقدر من الرؤوس الحربية النووية الاستراتيجية مصمم للردع البحرى، وبسبب الدورات التشغيلية للغواصات ذات المحرك النووى المسلحة بالقذائف التسيارية لا يمكن أن يكون هذا المجموع متـــوافر من الناحية التشغيلية فى البحار مرة واحدة ، ومع ذلك ليس هناك من شك فى أن أعـــداد كبيرة موجودة باستمرار فى البحار. ووفقا لنفس المصدر يمكن فى أى وقـــت أن تكـــون هناك من ١٧ الى ٢٠ غواصة أمريكية ذات محرك نووى مسلحة بالقذائف التسيارية، ١٠ فرنسية ، ٢ بريطانية موجودة فى النقاط المعينة لها وتحمل نحو ٣,١ ألف رأس حربـــى نووى ، وبالنسبة للدوريات تحت سطح الماء فى المحيطات بما فى ذلـــك تحـــت الغطـــاء

وإذا كانت مشكلة سباق التسليح البحرى تمثل أكبر تهديد للأمن العالمى فى العصر الحديث فما هو مدى تأثير هذه المشكلة على تلوث البيئة البحرية بمعنى آخر ما هى العلاقة بين سباق التسليح البحرى وتلوث البيئة البحرية؟.

على الرغم من أن سباق التسليح البحرى جزء لا يتجزأ من سباق التسليح العالمى، فإن له خصائصه ودوافعه الذاتية الخاصة به وإحدى هذه اللمسات الفريدة لسباق التسليح البحرى هى أن جزءا كبيرا من العمليات البحرية والمناورات العسكرية تتم فى أعالى البحار، لأن هذه المياه مفتوحة لكل المهتمين باستخدام البحار فى الأغراض السلمية والتنمية والاستغلال السلميين لمواردها([1]). ونظرا لزيادة الرغبة فى استغلال الموارد البحرية واستحداث المناطق الاقتصادية الخاصة، فإن عدد الأنشطة البحرية والأنشطة التجارية الأخرى سوف يستمر فى الزيادة ، وبالرغم من أن الحوادث البحرية التجارية العادية مثل تصادم الناقلات قد يكون لها آثارا كبيرة من حيث التلوث، إلا أن الأحداث البحرية التى تشترك فيها سفينة ذات أسلحة نووية وتدار نوويا قد يكون لها أثار خطيرة للغاية ومضرة على الموارد البحرية خاصة إذا أدى الإشعاع الناجم عنها الى تلوث واسع النطاق للمناطق البحرية المعنية، ومما يزيد من خطورة سباق التسليح البحرى على البيئة البحرية ، أن الأخطار التى يحتمل أن تنجم فى المستقبل عن هذا السباق مهمة جدا ويجب أن تؤخذ فى الاعتبار على أساس اعتبار أن للبحر أهمية كبيرة كواحد من المصادر

الثلجى للقطب الشمالى تبذل الغواصات ذات المحرك النووى المسلحة بالقذائف التسيارية كل مسعى لتبقى غير مكتشفة . راجع وثيقة الامم المتحدة بشأن سباق التسلح البحرى: U.N.DOC.A/40/555.Febrary ,1986,p.28.

[1]) راجع الوثيقة السابقة ص٩٣

الرئيسية للحياة على هذا الكوكب ([1]). كما يمكن حدوث أضرار بالغة على الموارد الحية فى البحار نتيجة للمناورات العسكرية والتدريبية والتكتيكية البحرية التى تجريها القوى العظمى فى أعالى البحار، هذا بالإضافة الى الأنشطة الأخرى مثل وضع الألغام وعمليات الغواصات الخفية وما تسببه من أخطار فادحة للأحياء المائية.

وفى الحقيقة يمكن القول أن الأخطار التى تهدد البيئة البحرية نتيجة لسباق التسليح البحرى لا تقتصر على ما تسببه المناورات العسكرية والتدريبات البحرية التى تجرى فى البحار والمحيطات، ولكن من أكبر الأخطار التى تسبب التلوث هى مسألة تجارب الأسلحة النووية تحت سطح الماء سواء فى المياه الإقليمية أو فى أعالى البحار وما ينتج عن هذه التفجيرات من وجود مخلفات مشعة خارج حدود الدولة التى يتم التفجير تحت ولايتها ([2]).

---

[1]) يعتبر التلوث البحرى بواسطة المواد الذرية من أخطر أنواع التلوث البيئى على الإطلاق، وحتى الآن لم يتمكن العلماء من تحديد مدى الأضرار الفادحة التى تلحق الإنسان والأحياء المائية نتيجة لهذا النوع من التلوث.

[2]) نظرا لخطورة مسألة تجارب الأسلحة النووية تحت الماء ، فقد اهتم بها المجتمع الدولى وعقدت معاهدة الحظر الجزئى للتجارب النووية عام ١٩٦٣ حيث نصت الاتفاقية فى مادتها الأولى على أن تلتزم الأطراف بموجب معاهدة الحظر الجزئى للتجارب النووية بحظر ومنع إجراء أى تفجير نووى فى أى مكان تحت ولايتها القضائية أو سيطرتها سواء حدث ذلك فى الجو أو خارج حدودها، بما فى ذلك الفضاء الخارجى، أو تحت سطح الماء بما فى ذلك المياه فى أعالى البحار .

المبحث الثانى
أسباب تلوث البيئة البحرية العربية

بعد أن استعرضنا فيما سبق أسباب تلوث البيئة البحرية بوجه عام، فإننا سوف نشير الى أسباب تلوث المنطقة البحرية العربية، نظرا لطبيعتها الجيولوجية الخاصة سواء من حيث أهميتها الاقتصادية والاستراتيجية، أو من حيث طبيعتها الجيولوجية والجغرافية التى تكاد تنفرد بها عن بقية بحار ومحيطات العالم مما يجعلها من أكبر مناطق العالم عرضة للتلوث ، حيث أن نسبة التلوث فى البيئة البحرية العربية تزيد ٤٨ مرة عن مثيلتها فى أنحاء الكرة الأرضية ، وهذا يجعلنا نفرد لها هذا المبحث للوقوف على أهم أسباب تلويثها حتى يمكننا مواجهة هذه الظاهرة على أسس علمية مدروسة. ومن وجهة نظرنا يمكن إجمال أسباب تلوث البيئة البحرية العربية فى الأسباب التالية :

١) البيئة البحرية العربية بيئة هشة قابلة بطبيعتها للتلوث .

٢) كثافة حركة الملاحة البحرية فى المنطقة البحرية العربية .

٣) التقدم الصناعى وزيادة كثافة الاستثمارات الصناعية على الشواطئ العربية.

٤) وجود نسبة كبيرة من الإنتاج والمخزون العالمى للزيت فى المنطقة العربية.

٥) الحروب والصراعات الإقليمية فى منطقة الشرق الأوسط .

وسوف نتناول الأسباب السابقة بقدر من الإيجاز، وإن كنا سوف نركز فى هذا الجانب من الدراسة على منطقة الخليج العربى وجمهورية مصر العربية، باعتبار أنهما تنفردان بظروف خاصة تجعلهما من أكثر المناطق البحرية فى

العالم عرضة للتلوث .

الفرع الأول : البيئة البحرية العربية بيئة هشة قابلة بطبيعتها للتلوث

إن القابلية العظمى من دول الوطن العربى تقع على بحار شبه مغلقة، فالبحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر والخليج العربى كلها بحار تعتبر شبه مغلقة وبالتالى لا تجدد مياهها إلا بشكل بطئ وتكثر الملوحة بها بالإضافة الى قلة الأعمال فى البعض الآخر منها([1]).

فالبحر الأبيض المتوسط ، عبارة عن مساحة مائية كبيرة تفصل بين القارة الأوربية والأفريقية والآسيوية ، ويشغل هذا البحر منخفضا عميقا مستطيلا بغير انتظام ويكاد يكون مغلقا([2])، ويقع بين خطى عرض ٣٠°، ٤٦° شمالا وخطى طول ٥٠° ، ٥° غربا، ٣٦° شرقا، ويبلغ طوله من الشرق الى الغرب حوالى ٢٥٠٠ ميل ، أما متوسط عرضه من الشمال الى الجنوب فحوالى ٥٠٠ ميل، ومساحته الكلية مليون ومائة وخمسة وأربعون ألف ميلا مربع ، ولا تتجدد مياه البحر الأبيض المتوسط إلا على رأس ثمانين سنة، فكمية المياه الوافدة عليه من المحيط الأطلنطى لا تتجاوز ١,٧٥ مليون متر مكعب فى الثانية الواحدة مثابل خروج ١,٦٨ مليون متر مكعب فى الثانية ([3]) ، كما

---

[1]) راجع : الدكتور إدريس الضحاك، اتفاقية قانون البحار والمصالح العربية، المرجع السابق، ص ٧.

[2]) بالرغم من أن الاتحاد السوفيتى قد عارض فى اعتبار البحر الأبيض المتوسط بحرا شبه مغلقا وذلك خلال المفاوضات بالمؤتمر الثالث لقانون البحار، فإن مقتضيات المادة ١٢٢ من اتفاقية عام ١٩٨٢ حول قانون البحار تؤدى الى اعتبار البحر الأبيض المتوسط بحرا شبه مغلقا يتصل بالبحار بمنافذ ضيقة .

- راجع : الدكتور إدريس الضحاك، المرجع السابق، ص ٦٣٤.

[3]) إن المياه التى تصبها جميع الأنهار والأمطار فى البحر الأبيض المتوسط تعادل ٣/١ حجم المياه التى يفقدها نتيجة للتبخر ويعوض المحيط الأطلنطى كمية أخرى ولكنها لا تصل الى

تزداد ملوحة هذا البحر لأن الكميات المتبخرة منه بفعل حرارة الشمس لا تعرض الأنهار والأمطار منها إلا الثلث، ولا تكفى مياه المحيط الأطلنطى لتغطية الثلثين الباقيين كلية. وتصل الملوحة فى شواطئ لبنان أقصاها، هذا بالإضافة الى أن مياه البحر الأبيض المتوسط فقيرة بالأملاح الغذائية الهامة ([1]).وهذه العوامل الطبيعية التى ينفرد بها البحر الأبيض المتوسط تجعله بالطبع ذا طبيعة

الثلثين وذلك عن طريق التيار المستمر الذى يندفع الى هذا البحر من المياه السطحية من المحيط الأطلنطى ، وبعد مرور هذه المياه من مضيق جبل طارق يتجه الجزء الرئيسى منها شرقا بمحاذاة شاطئ إفريقيا مكونا أكثر التيارات ثباتا فى البحر الأبيض المتوسط وأقواها فى فصل الصيف حيث تبلغ سرعة البخر أقصى درجة ، وهناك كمية بسيطة من المياه تدخل البحر من البحر الأسود عبر بوغاز البوسفور وبحر مرمرة ومضايق الدردنيل ويعمل البخر على ارتفاع درجة الملوحة فى البحر الأبيض المتوسط وبالتالى على زيادة كثافة مياهه السطحية فتهبط الى الدرجات التى تليها ثم تتجه المياه الهابطة والمكونة للطبقة الوسطى ذات درجة الحرارة والملوحة العظمى غربا الى أن تخرج من خلال بوغاز جبل طارق وتمر أسفل مياه المحيط الأطلنطى الداخلة الى هذا البحر ويبلغ معدل المياه الداخلة من المحيط الأطلنطى من ٧٠ – ٨٠ مترا . وبناء على ذلك يمكن القول بأن البحر الأبيض المتوسط يتنفس شهيقه مياه المحيط الأطلنطى أما زفيره فهو المياه المالحة ذات درجة الحرارة العالية والتى تمر تحت المياه الداخلية له .

– راجع : الدكتور عبدالرحمن الخولى، المرجع السابق، ص ٢.

[1]) تعتبر مياه البحر الأبيض المتوسط فقيرة بالأملاح الغذائية كالفسفور والأذوتات ، ويرجع السبب فى ذلك الى أن البحر الأبيض المتوسط يستمد الجزء الأكبر من مياهه من المياه السطحية للمحيط الأطلنطى التى تعتبر نفسها فقيرة بمثل هذه الأملاح، وتنعكس أثار ضعف تركيز هذه الأملاح من ١,٦ – ١١ ميكروجرام ذرة = = فى اللتر من أملاح الفوسفات والأذوتات على الترتيب، اللازمة لخلق دورة الحياة البحرية والاحتفاظ بها فى ضعف إنتاج هذا البحر وجعله أكثر عرضة للتلوث، راجع : الدكتور عبدالرحمن الخولى، المرجع السابق، ص ٣.

هشة قابلة للتلوث ([1]) .

البحر الأحمر : البحر الأحمر له طبيعة هيدوجرافية، تختلف كثيـرا عـن زميله البحر الأبيض المتوسط، فهو عبارة عن حوض ضيق طويل يفصل بين قارتى آسيا وأفريقيا، ويمتد من خط عرض ٢٦° ، ١٢° شـمالا عنـد بـاب المندب الى ٣٠° شمالا عند السويس ، ويبلغ طولـه ٢٠٠٠ كـم ومتوسـط عرضه ٢٨٠ كم حيث يبلغ العرض مياه ٣٤٠ كم عند مصوع وأدناه ٢٢٠ كم قريبا من باب المندب، ويتوسط عمقه حوالى ٤٩٠ مترا ([2])، ولا يعتبر البحر الأحمر أسعد حالا من البحر الأبيض المتوسط بل إن الطبيعـة الهيدوجرافيـة المتميزة تجعله من أكبر بحار العالم نسبة ملوحة ولا تتجدد مياهه بسرعة لعدم وجود مصاب أنهـار عليـه، وأن مياهـه فقيـرة فـى نسـبة الأوكسـجين والهيدروجين، وهذه الطبيعة تزيد من فرص تلوثه([3]).

---

[1]) إذا لم ينطبق على المبحر الأبيض المتوسط العلاج الملح الواجب إتباعه للمحافظة عليه، فإن سيموت فى أجل قصير ، إننا نتوقع الآن بالنسبة الى العقد المقبل، حدوث انقـراض لبعض الأجناس الحيوانية التى تتوالد على الأوحال الساحلية لهذا البحر نتيجة التلـوث . راجع : جليدازاخيا ، مشكلة التلوث فى البحر الأبيض المتوسط ، المرجع السـابق، ص ٧.

[2]) راجع الدكتور عبدالرحمن الخولى المرجع السابق ص ٩ وفى دراسـة أخـرى حديثـة أجريت عام ١٩٨٢م أتضح أن عرض البحر الاحمر من رأس باب المندب الى راس سيان ١٤,٥٠ ميل راجع صادق وعمار، البحر الاحمر ثراواته لكم ايها العرب، مجلة المختـار، يناير ١٩٨٢، السنة الرابعة، العدد ٣٨ ، بيروت، لبنان ص ١٧ .

[3]) يعتبر البحر الأحمر من أعلى المناطق ملوحة ومن خلال التوزيع الأفقى للملوحة توجـد زيادة ملحوظة فى ملوحة المياه السطحية من ٣٦,٥ فى الألف فى الشمال ، ومن خـلال توزيع الملوحة على مدار السنة وجد أن خطوط تساوى الملوحة تميل الـى أن تتحـرك بوجه عام الى الجنوب خلال الصيف، فالمياه التى كانت تشغل الجزء الشمالى من البحر الأحمر بملوحة قدرها ٣٠,٤ فى الألف فى الشتاء حل محلها مياه أكثر ملوحة تبلغ مـن

الخليج العربى : كذلك يعتب الخليج العربى من أهم مناطق العـالم التـى تعتبر عرضة للتلوث البحرى حيث تزيد نسبة التلوث فى هذه المنطقة حـوالى ٤٨ مرة عن مثيلتها فى أى منطقة بحرية فى العالم، وللخليج العربى طبيعتـه الهيدوجرافية الخاصة، فهو حوض طوله ٩٨٥ كم ، ويمتد من الشـمال الـى الجنوب من خط عرض ٣٠ ° شمالا عند شط العرب الـى ٢٤ ° شـمالا عنـد مضيق هرمز ([1]). ويبلغ عرضه قرب دولة الإمارات العربية المتحدة حـوالى ٢١٠ كم ، ويشغل الخليج مساحة تقدر حوالى ٢٣٩ ألف كم، وتمتد سـواحل

٤٠-٤١ فى الألف فى الصيف كما يعتبر البحر الأحمر فقير مـن حيـث تـوافر نسـبة الأوكسجين والنتروجين من خلال الدراسات التى تمت لتعيين نسبة الأوكسجين فى مياهه، لوحظ أن المياه القاعية فقيرة فى الأوكسجين عن الطبقة السطحية، وقد وجد أن النهايـة الصغرى لكمية الأوكسجين فى الجزء الجنـوبى للبحـر الأحمـر حـوالى ٠,٥ مليمتـر أوكسجين فى اللتر عند عمق ٤٠٠ متر تقريبا، أما فى الشمال ١,٥ مليمتر أوكسجين فى اللتر عمق ٥٠٠ متر تقريبا ، كذلك تعتبر مياه البحر الأحمـر فقيـرة فـى= = تكـوين النيتروجين خاصة فى فصل الشتاء، إذ أن كمية النترات الموجودة فى الطبقـة مـن ٥٠ متر تصل الى ١-٢ مجم/م٣ كما أن مياه البحر الأحمر لا تتجدد بسرعة ويرجع ذلك لعدم وجود مصبات أنهار تصب فيه مع ندرة سقوط الأمطار فى هذه المنطقة وعـدم دخـول المياه فى اتجاه قناة السويس مع اعتبار أن نسبة البخر به تعتبر عاليـة جـدا . اجـع: الدكتور عبدالرحمن الخولى ، المرجع السابق، ص ١٠. أيضاً حول نفس الموضوع راجع الدكتور إدريس الضاحك أتفاقية قانون البحار والمصالح العربية المرجع السـابق ص٨ . الدكتور عبدالقادر على البحيـرى(حمايـة البيئـة البحريـة للبحـر الاحمـر والخلـيج العربى)المجلة العربية للعلوم العدد٢ للسنة الاولى سـبتمبر ١٩٨٣ المنظمـة العربيـة للتربية والثقافة والعلوم إدارة العلوم تونس ١٩٨٣ من ص٦٨ الى ص٧٥

[1]) هناك رأى آخر للدكتور محمد رشيد الفيل فى كتابه ، الأهميـة الاسـتراتيجية للخلـيج العربى ، إذ يقدر طول الخليج العربى ما بين مصب شط العرب وبين ساحل عمان بنحـو ٦١٥ ميلا ، وأن عرضه يتراوح ما بين ٢١٠ الى ٢٥٠ ميلا عند مضيق هرمز وتبلـغ مساحته ٩٧ ألف ميل مربع وحجم مياهه ٢ ميل مكعب " ٨,٥ كم مكعب".

الخليج العربى وخليج عمان الى مسافة تقدر بحوالى ٣٨٨٨ كم كالآتى: ١٥٥٢ كم فى إيران شرقا، ٤١٦ كم على طول خليج عمان جنوبا، ١٢٨ كم فى الكويت شمال غرب ، ٦٤ كم فى المنطقة المحايدة ، ١١٢٠ كم فى السعودية غربا، ١٠٠٨ كم فى البحرين وقطر وأبو ظبى والشارقة ودبى ورأس الخيمة، ولقد اختلفت التقديرات حول أبعاد مساحة الخليج الا أن أوسط الآراء من وجهة نظرنا هو رأى الدكتور عبدالرحمن الخولى السابق الإشارة إليه. ويعتبر الخليج العربى خليج شبه مغلق، ودرجة ملوحة مياهه مرتفعة نبسبيا ،

كما أنه يتصف بضحالة أعماقه المقارنة بقربه من المناطق البحرية الأخرى ([1])، وهذه الطبيعة الهيدوجرافية الخاصة بالخليج العربى تجعله قابلا

---

[1]) ترجع زيادة نسبة ملوحة مياه الخليج العربى الى قلة المياه العذبة التى تصب فيه ، كما أن ارتفاع درجة الحرارة يساعد على زيادة المد والجزر وهذا بالتالى يعمل على زيادة درجة الملوحة، وتتراوح درجة ملوحة المياه عند مدخل الخليج العربى بالقرب من مضيق هرمز بين بين ٣٧-٣٨ فى المتر حيث تتم عملية تبادل امتزاج بين مياه الخليج العربى ومياه المحيط الهندى وتزداد درجة الملوحة كلما اتجهنا الى = = داخل الخليج العربى حيث تصل الى حوالى ٤٢ جم فى المتر ، كما توجد منطقة مقابلة لمياه الإمارات العربية وصلت فيها درجة الملوحة الى ٢٤,٣ جم فى اللتر وتقل درجة الملوحة كلما اتجهنا شمالا حيث نجد أنها فى المنطقة المقابلة للكويت تتراوح بين ٣١-٤٠ جم فى اللتر ، كما يتميز الخليج العربى بقلة الغور ، إذ يصل متوسط العمق فيه ٢٨ مترا ولا يزيد عن ١٠٠ متر وخاصة فى المناطق المتاخمة للساحل الشرقى ، أما عمق المياه عند مدخل الخليج بالقرب من مضيق هرمز فيصل الى ١٢٠متر ، ثم يتناقص هذا العمق تدريجيا كلما اتجهنا شمالا حتى رأس الخليج ، منطقة شط العرب ، حيث يكثر الترسيب ويزداد العمق عند حافة الإفريز القارى جنوب غرب رأس الكوخ نجد أعماقا تصل الى ١٤٠٠ مترا ، ويعتبر الخليج العربى خليج شبه مغلق . راجع: الدكتور عبدالرحمن الخولى، المرجع السابق، ص ٢٥.

للتلوث بحكم طبيعته .

نخلص القول فيما تقدم الى أن البيئة البحرية العربية والتى تشمل كلا من البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر بخليجيه(خليج السويس وخليج العقبة) والخليج العربى هى كما رأينا بيئة ضعيفة مما يجعلها قابلة للتلوث. ولـــذلك يصدق القول أن ضعف هذه البيئة وطبيعتها الهيدوجرافية الخاصة هى من أكبر مسببات تلويثها ، ومن هنا تكون الدول للعربية مصلحة كبيرة فى المحافظـــة على هذه البيئة الضعيفة من التلوث البحرى، ولذلك ظهر الاهتمام العربى خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار، من أجل العمل على مكافحة ظاهرة التلوث فى هذه البيئة والتشجيع على اتخاذ الإجراءات الوقائية الضرورية للمحافظـــة على سلامة المنطقة البحرية والعربية.

الفرع الثانى : كثافة حركة الملاحة البحرية فى المنطقة البحرية العربية

تشهد المنطقة البحرية العربية سواء فى الخليج العربى أو البحر الأحمـــر أو البحر الأبيض المتوسط ومداخل هذه البحار من بوغاز جبل طارق ومضايق باب المندب وتيران وهرمز وقناة السويس، حركة منقطعـــة النظيـــر تســـاهم بدورها فى تهديد البيئة البحرية العربية ، وتعتبر هذه الحركة من أهم أسباب تلويث هذه البيئة ([1]) وترجع الحركة الكبيرة فى الملاحة البحرية فى المنطقة البحرية العربية الى الأهمية الاستراتيجية والاقتصـــادية للبحـــار والمضـــايق العربية، حيث تقع جميعها فى مناطق تعتبر طرق ربط بين عدة بحار ومحيطات

---

[1]) يقدر عدد السفن التى تمر عن طريق هرمز باخرة واحدة كل دقيقة، وناقلة بترول كل ١٤ دقيقة أى أكثر من ١٠٠ ناقلة فى اليوم وهذا العدد كبيرا جدا يجعل مـــن زيـــادة حركـــة الملاحة البحرية فى المنطقة أكبر مسببات تلوث البيئة البحرية فى الخليج العربى . راجع : الدكتور إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته فى الدول العربية ، المرجع السابق، ص ٤١٥.

وعدد من القارات وبالتالى طرق تجارة حيوية للتجارة الدولية وبخاصة قناة السويس التى تعتبر أهم طريق ملاحى عالمى يربط بين الشرق والغرب ([1]).

وتجدر الإشارة الى أنه بزيادة حركة الملاحة البحرية تزداد فرص التلوث البحرى فى المنطقة وترتفع بصفة خاصة الخاطر الناجمة عن التسرب الفنطى([2])، ولا تقتصر أسباب تلوث البيئة البحرية العربية نتيجة لزيادة حركة الملاحة البحرية على التسرب النفطى فحسب، بل تؤدى هذه الحركة المتزايدة الى تلوث ينتج عن مخلفات السفن بأنواعها المختلفة .

[1]) يقدر عدد السفن التى تمر عبر قناة السويس فى اليوم الواحد حوالى ٦٠ سفينة ، وفى شهر مارس ١٩٨٦ قدر عدد السفن التى مرت عبر القناة ١٦٥٣ سفينة وناقلة . ويوضح الجدول عدد السفن التى مرت بالقناة من أول مارس الى آخر مارس عامى ١٩٨٦ – ١٩٨٧

البيـــان	١٩٨٦	١٩٨٧
عدد الســـفن	٤٧٩٥	٤٢٨٣
مجموع الحمولة الكلية	١٠٦٧٤٣	٩٢٩٩٨
مجموع حمـــولة البضائع	٦٦٨٩٥	٥٩٤٧٢

المصدر : نشرة قناة السويس ، قسم الإحصاء، مارس ١٩٨٧، ص ٤١ .

[2]) تشير الأبحاث والدراسات التى أعلنت فى عام ١٩٧٧ أثناء مؤتمر الكويت حول حماية البيئة الى أن نسبة ٨٦% من النفط المتسرب من الخليج ناجم عن ناقلات النفط .وتساهم عمليات الانتاج على الشواطىء والتسرب الطبيعى من الىبار بالنسبة المتبقية ١٤% راجع الدكتور فؤاد حمدى بسيسو(أفاق تنمية الزراعة والثروة السمكية فى أقطار مجلس التعاون الخليجى)مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية العدد ٣٨ ص ١٢٥.

الفرع الثالث
التقدم الصناعى وزيادة كثافة الاستثمارات الصناعية
على الشواطئ العربية

تعتبر المشروعات الصناعية من أهم أسباب التلوث البحرى فى العصر الحديث على الإطلاق، وعلى الرغم من أن دول المنطقة العربية تعتبر من شعوب العالم الثالث إلا أن هناك بعض المناطق العربية شهدت خلال فترة السبعينات معدلا يعتبر أعلى معدلات التنمية الصناعية فى العالم ([1])، وفى أربع دول عربية فى منطقة الخليج العربى هى الكويت وقطر والبحرين والإمارات العربية يعتبر توجه منطق التنمية الأساسية فى معظمة ساحليا، كما يتركز جانب كبير من مشاريع التنمية فى كل من السعودية وسلطنة عمان فى المناطق الساحلية. ووصلت هذه البلدان فى منتصف الطريق الى التصنيع الساحلى والتعدين فى غضون فترة قصيرة من ٥ – ٢٠ سنة وحققت ذلك فى الوقت الذى استغرقت فيه هذه المرحلة أكثر من قرن فى أوربا وأمريكا الشمالية([2])، وتشمل كثافة الاستثمارات على الشاطئ العربى الخليجى بين رأس الخيمة وشط العرب بما فيها أبو ظبى والبحرين، ما قيمته ٤٠ مليون

---

[1]) يعتقد أن المنطقة الواقعة غربى مضيق هرمز من أكثر المناطق حساسية لمشكلة التلوث، لأنها تشهد أكثر الأنشطة الإنمائية كثافة، مما جعلها تحظى باهتمام خاص من قبل برنامج الأمم المتحدة للبيئة حيث احتلت مشكلة تلوث البيئة أحد الاهتمامات الرئيسية التى تركز حولها التعاون الإقليمى بمشاركة الأمم المتحدة فترة السبعينات فى هذه المنطقة، باستجابة لقرار منظمة اليونسكو تم إنشاء نظام شامل تحت مظلة برنامج الأمم المتحدة للبيئة يتبنى منهجا تعاونيا لمواجهة المشاكل الناجمة عن استغلال الموارد البحرية والمرتبطة كذلك بكثافة المنشآت الاقتصادية المقامة على السواحل. راجع الدكتور فؤاد بيسو المرجع السابق ص ١٢٦.

[2]) راجع : المرجع السابق ، ص ١٢٧ .

دولار لكل كيلو متر ، وللساحل الإيرانى ما قيمة ٢٠ مليون دولار للكيلو متر .

وترجع الكثافة المستثمرة فى الاستثمارات الصناعية على الشواطئ العربية الى فكرة مؤداها أن المناطق الساحلية من وجهة نظر الإدارة الصناعية من المواقع المثالية للتخلص من المخلفات الصناعية السائلة ، حيث يتم قذف هذه المخلفات بدون معالجة أو بعد معالجة مبدئية الى البحر، وذلك نظرا لاهتمام الصناعة باقتصاديات الإنتاج فى المقام الأول وعدم الاهتمام بالوسائل ذات التكلفة العالية للتخلص من المخلفات الصناعية التى تهدد الحياة البحرية بوجه عام بأكبر المخاطر([1]).

وفى جمهورية مصر العربية لم يكن الوضع بأحسن حال من دول الخليج العربى، فنجد أن هناك نسبة كبيرة من الصناعات الثقيلة والدقيقة تقام على السواحل وطبقا لأحدث التقديرات فإن الإنتاج الصناعى لمنطقة الإسكندرية الساحلية يتراوح بين ٣٥ – ٤٠% من مجموع الإنتاج الصناعى، كما يوجد بالإسكندرية أكثر من مائتى مصنع للإنتاج المتكامل الى جانب أكثر من ٥٠٠ وحدة إنتاجية صغيرة لإنتاج المستلزمات الوسيطة والمواد الاستهلاكية، وطبقا للتقديرات المتاحة حديثا فإن مجموع المخلفات السائلة من وحدات الإنتاج بمنطقة الإسكندرية الكبرى يبلغ حوالى مليون متر مكعب يوميا حاليا، ومن

---

[1]) حدث فى السبعينات وفى يوم من الأيام أن استيقظ أهل منطقة الشعيبية الصناعية فى الكويت وعندما اتجهوا الى البحر شاهدوا مسطح ماء البحر مغطى بأسماك صغيرة تقدر بالملايين، وكانت ميته، وقد قام الخبراء بتحليل مياه البحر فى تلك المنطقة فوجدوها ملوثة بما مقداره ٥٥ جزءا من المليون من النشادر التى انتقلت من مصانع منطقة الشعيبية الصناعية الى مياه البحر وتسببت فى قتل ملايين الأسماك. راجع : حسين عبدالرازق كمونة ، مشكلات تلوث البيئة فى المدن العربية، منظمة المدن العربية، المؤتمر الرابع، بغداد من ٢٠ – ٢٥ إبريل ١٩٧٤، ص ١٦٥، مشار إليه فى رسالة الدكتوراه صالح عطية سليمان السابق الإشارة إليها ص ١٣٤.

المتوقع حسب تقدير الخبراء المختصين أن يزيد الى مليونى متر مكعب فـــى عام ٢٠٠٠ ([1]).

الفرع الرابع
وجود نسبة كبيرة من الإنتاج والمخزون العالمى للزيت
فى المنطقة العربية

إن المنطقة العربية وبخاصة دول الخليج العربى هى من أغنـــى منـــاطق العالم بالزيت، ولذلك فإن تلوث البيئة البحرية العربية يعود أساسا الى البترول، وهو ذلك النوع من مصادر التلوث الذى لا يعادله أى مصدر تلوث آخـــر فـــى العالم ([2]) وتستقبل مياه الخليج العربى وخليج السويس كميـــات كبيـــرة مـــن البترول نتيجة لعمليات الحفر والتنقيب عن البترول واستخراجه فى المنـــاطق البحرية، يضاف الى ذلك ما يتسرب من البترول الى مياه الخليج العربى عـــن طريق ناقلات البترول المحملة بالزيت والمتجهة الـــى أنحـــاء متفرقـــة مـــن

---

[1]) راجع تقرير أكادمية البحث العلمى عن تلوث المياه الاقليمى المصرية السابق الاشارة اليه ص٦١.

[2]) سجل الاحتياطى العالمى الثابت من البترول فى بداية عام ١٩٨٧ حـــوالى ٦٩٧ بليـــون برميل، وتأتى منطقة الشرق الأوسط فى المقدمة حيث تمثل أكبر مستودع احتياطى لبترول العالم، حيث قدر احتياطيها ٤٠٢ بليون برميل (٥٧,٧% مـــن الاحتيـــاطى العـــالمى) ، وتمثل دول الخليج العربى نسبة ٨٨,٢% من إجمالى الاحتياطى المؤكد من البترول فـــى الشرق الأوسط وتنتج ٧٠,٦% من إجمالى إنتاج الخام فى المنطقة ويقدر حوالى ٧٤,٢% من إجمالى صادرات المنطقة. راجع : مجلة البترول، ج.م.ع.، المجلد ٢٤، العدد الثـــانى، فبراير ١٩٨٧، ص ٣٧.

العالم([1]).

وتجدر الإشارة الى أنه من أهم الأسباب التى تساعد على تلـوث البيئـة البحرية العربية والمرتبطة بعمليات الكشف والتنقيب عن الزيت فى المنطقـة البحرية العربية هى استخدام العبوات المتفجرة التى تستخدمها شركات البترول أثناء عمليات الكشف عن البترول فى المياه، وهذه الطريقـة تهـدد الأحيـاء البحرية لأكبر الأخطار بل إنها فى الغالب تقضى عليها([2]).

ولقد ترتب على وجود نسبة كبيرة من الإنتاج والمخزون العالمى للزيت فى المنطقة العربية أن الدول العربية النفطية ([3])، بعد أن استرجع العديـد منهـا

---

[1]) بلغ عدد ناقلات البترول ٣٥٤٨ ناقلة بترول قادمة من الخليج العربى وخليج السويس والتى عبرت قناة السويس عام ١٩٨٢ . راجع : نشرة قناة السويس، قسم الإحصاء، إبريل ١٩٨٣.

[2]) على الرغم من أهمية التفجيرات فى الكشف والتنقيب عن مناطق وجود البترول الخـام، فإن لها أضرارا جانبية مدمرة على الكائنات الحية البحرية وخاصة الأسماك، وقـد تسـبب للإنسان الإصابة بالسرطان، حيث ينتج عن الانفجار موجة تخلخل ثم موجة ضـغط حـول المركز وتستمر الى مدى كبير ، ويؤدى هذا التخلخل والضغط الى تلف الجهـاز العصـبى للأسماك، كما تصيب الجهاز التنفسى فيها بالشلل التام، فتتوقف حركة التـنفس وتختنـق الأسماك، كذلك فإنها تفقد السيطرة على المثانة الهوائية التى تحافظ على توازن السمكة فى الماء مما يؤدى الى اضطرابات حركتها وطفوها فوق سطح الماء أو غوصها الـى القـاع وموتها ويلاحظ بعد التفجير وجود كميات كبيرة من الأسماك مختلفة الأحجام تطفـو علـى سطح المياه وهى تقوم بحركات عشوائية وقد فقدت السيطرة تماما على توازنهـا. راجـع محمد عبدالقادر فقى ، ليس الخليج وحده هو الملوث بالزيت، معظم المسـطحات المائيـة العربية تعانى من أضرار التلوث بكافـة صـوره ، جريـدة الخلـيج العربـى، الريـاض ١٩٨٣/٥/٤ .

[3]) تقسم الدول العربية الى مجموعتين، الدول الأقل تقدما ذات ٣١٠ دولار نصيب الفرد من الناتج المحلى الإجمالى عام ١٩٨١ (السودان، جيبوتى ، الصومال، موريتانيـا، الـيمن)

مصادر نفطها تحاولا الآن الانتقال الى مرحلة تصنيعه، ولذلك هيأت البـرامج وأرست المبالغ الضخمة اللازمة لذلك، وأن هذا التصنيع له انعكاسـات علـى الميدان البحرى خصوصا تلك المتعلقة بالمحافظة على البيئـة البحريـة مـن التلوث نظرا لوجود العديد من مصفاة النفط بصفة أخص علـى سـواحل دول الخليج العربى ومصر .

الفرع الخامس

: الحروب والصراعات الإقليمية فى منطقة الشرق الأوسط

إذا كانت الحروب والصراعات الإقليمية والنزاعات المسلحة وسباق التسلح من أهم أسباب تلوث البيئة البحرية بوجه عام فى أنحاء الكرة الأرضية، فـإن المنطقة البحرية العربية من أكثر مناطق العالم تأثرا بهذه الأسباب، فمنطقـة الشرق الأوسط تعيش منذ فترة طويلة بسبب الحروب والصراعات الإقليميـة فيها ، حالة من عدم الاستقرار تكاد لا تضاهيها منطقة أخرى فى العـالم ([1])،

والدول النامية باقى الدول الأخرى وتنقسم الأخيرة الى نفطية ودول غير نفطيـة، الأولـى يبلغ متوسط الدخل الغربى فيها عام ١٩٨١ حوالى ٦٠٠٠ دولار ١٥,٥٠٠ بالنسبة للدول القليلة السكان و١٧٨٠ دولار للدول الكثيفة السكان وهى الجزائر العراق والثانيـة يبلـغ متوسط الفرد فيها ٩٠٠ دولار الآردن ، البحرين ، تونس ، سوريا ، عمان ، لبنان ، مصر ، المغرب .

- راجع: الشاذلى القلينى " العالم العربى ومشكلات التنمية وعلاقاتها بالعالم المتقدم، مجلة شئون عربية، العدد ٢٨، جامعة الدول العربية ، الإدارة العامة للشئون القانونيـة، تـونس ص ١٠٩.

[1]) ولقد تعرضت منطقة الشرق الأوسط نتيجة لهذه الصراعات اعتبارا من يوم ٩ يوليو الى ٢٧ أغسطس ١٩٨٤ الى نوع من آخر من الأعمال غير المشروعة بموجب قواعد القانون الدولى وتتمثل فى سلسلة من انفجارات الألغام فى مناطق متفرقة من البحر الأحمر وخليج السويس وقد أسفرت هذه الانفجارات عن إصابة تسعة عشر سفينة تجارية خلال شـهرى

فالحرب العراقية الإيرانية تعتبر من أكبر الكوارث التى تعرضت لهـا منطقـة الشرق الأوسط فى تاريخ الصراعات الإقليمية وكان لها آثارا سيئة على البيئة البحرية فى منطقة الخليج العربى، حيث كانت هذه المناطق ولازالت مسـرحا لنوع جديد من الحروب له تأثير مدمر على البيئة البحرية وهو ما عرف فـى العصر الحديث بحرب الناقلات وتدمير حقول البترول فى كـل مـن العـراق وإيران.

ويعتبر حادث تسرب الزيت من حقل النروز الإيرانى نتيجة لتدميره من قبل العراق فى السابع من فبراير ١٩٨٣ أخطر الكوارث البيئية فى العصر الحديث، وجاءـ أهمية هذا الحدث الخطير من حجم كمية البترول التى تسـرتب فـى الخليج حيث وصلت الى ٧٠٠٠ برميل يومى، وكانت بقعة الزيت تغطى فـى بدايتها حوالى ١٠٠٠ كم من مياه الخليج العرىب، ولقد كان لهـذا الحـدث البيئى الخطير انعكاسات إعلامية دولية وسياسية على مستوى العـالم نظـرا لخطورته التى كانت تهدد دول المنطقة الثمانى([1]).

يوليو وأغسطس عام ١٩٨٤ ، وهذه الانفجارات بالإضافة الى تأثيرها كخطر محدق علـى الاستقلال السياسى والاستقرار الاقتصادى لدول هذه المنطقة، فإن لها تأثيرات بيئية خطيرة على الأحياء والكائنات البحرية ، والجدير بالذكر أن الحكومة المصرية كانت خـلال تلـك الفترة قد توافرت إليها معلومات مؤكدة بأن ليبيا وراء زرع الألغام فى الميـاه الإقليميـة المصرية لزعزعة الاستقرار السياسى والاقتصادى لمصر .

[1]) يقع حقل نروز الإيرانى على بعد ٨٠ كم شمال جزيرة خرج الإيرانيـة، وكانـت البقعـة النفطية التى نتجت عن تدمير بئر من حقل بترول النروز، قد انتشرت حولا منطقة النفطية تروز بخط طول ٤٩ درجة شمالا ، ٢٩ درجة عرضا لخط الاستواء، وبمساحة تبلـغ فـى بدايتها ١٢٠ ميل مربع، وبدأ الزيت يتسرب من البئر بمعدل= = ٧ آلاف برميل يوميـا . راجع : تقرير لمركز أبحاث بوسـطن Oil Spill Intelligence جريـدة الوحـدة ، يـوم ١٩٨٣/٥/١٥، دولة الإمارات العربية، مؤسسة الاتحاد للصحافة والنشر والتوزيع .

وتجدر الإشارة الى أن هذه الحروب والصراعات التى تشـــهدها المنطقـــة العربية لا يقتصر على ما يتسرب الى البحار من البترول سواء عـــن طريـــق السفن أو من الآبار ، ولكن تمتد أثارها الى أنها تجعل من المنطقـــة مســـرحا لحركة متزايدة لحشود كبيرة من للسفن الحربية من جميع القوى والاتجاهات فى جميع أنحاء العالمو مما يؤدى الى زيادة فرص تلوث مياه المنطقـــة عـــن طريق السفن.

ونخلص القول بعد العرض السابق الى أن البيئة البحرية العربية إذا كانت كما ذكرنا هى أصلا ضعيفة بتركيبها الكيميائى والبيولوجى، مما يجعلها بيئـــة هشة عرضة للتلوث، وأن هذه المنطقة بحكم موقعها الاستراتيجى وأهميتهـــا الاقتصادية الكبيرة بالنسبة لدول العالم أصبحت مسرحا لحركة كبيرة للســـفن وناقلات الزيت ولحروب مستمرة فإن هذه الأسباب جميعها تؤكد وجود حاجـــة ملحة الى التعاون العربى على مستوى الجامعة العربية لوضع الحلول المناسبة للمحافظة على هذه البيئة وحمايتها من الأخطار التى تهددها .

الفصل الثالث
أنواع الملوثات التى تصيب البيئة البحرية ومصادرها المختلفة

تمهيد وتقسيم

إن عملية حصر أنواع الملوثات التى تتعرض لها البيئة البحرية أمر بالغ الصعوبة نظرا لكثرة أنواع هذه الملوثات وتعدد مصادرها فى الوقت الحاضر ، ولتسهيل عرض موضوع هذا الفصل فإننا سوف نتعرض بقدر مـــن الإيجـــاز

راجع أيضا : مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد ٣٨، السنة العاشـــرة، إبريـــل ١٩٨٤ ص٩٣ – ١٢٢.

لبعض أنواع الملوثات التى تصيب البيئة البحرية وتحديد آثارها على الإنسان والكائنات البحرية المختلفة ، على أن يكون ذلك فى المبحث الأول، ثم نشير من خلال نبذة قصيرة الى مصادر تلوث البيئة البحرية على أن يكون ذلك من خلال المبحث الثانى من هذا الفصل .

المبحث الأول
أنواع الملوثات التى تتعرض لها البيئة البحرية وآثارها

لقد تمت محاولات عديدة من قبل المحافل العلمية والمنظمات الدولية المتخصصة لتحديد أنواع الملوثات التى تصيب البيئة البحرية، ومازالت هذه المحاولات مستمرة ، وإن أمكن حتى الآن التوصل الى حصر هذه الأنواع من الملوثات فيما يلى :

١) التلوث بالهيدروكربونات

٢) الملوثات العضوية الناجمة عن الفضلات المنزلية والصناعية السائلة

٣) التلوث الفازى الناتج من المعادن الثقيلة والمواد التركيبية والمواد الكميائية الأخرى.

٤) التلوث الحرارى

٥) التلوث الإشعاعى

وسوف نتناول هذه الانواع بقدر من الإيجاز على أن نشير الى آثار كل نوع منها على الانسان والكائنات الاخرى من خلال تعرضنا لنفس نوع التلويث.

الفرع الأول : التلوث بالهيدروكربونات

استحوذ هذا النوع من الملوثات التى تهدد البيئة البحرية على اهتمام علمى وسياسى ودولى كبير بالقياس بأنواع الملوثات المختلفة الأخرى،

واتضح من خلال التقارير والدراسات التى أجرتها الهيئات الطبية والمنظمات الدولية المتخصصة، أن التلوث بالبترول([1]) عتبر اليـوم مـن أكبـر أنـواع الملوثات التى تصيب البيئة البحرية .

١) مصادر تلوث البيئة البحرية بالهيدروكربونات

لقد دخلت الهيدروكربونات البيئة البحرية مـن المـواد السـائلة " ميـاه الصابورة " وعمليات غسيل صهاريج نقل الزيت وخزانات الوقـود، وتسـرب الزيت نتيجة الحوادث البحرية التى تقع للناقلات العملاقة فى عرض البحـر، والتسرب العرضى الذى يحدث نتيجة لنقل الزيت من الناقلات الكبيـرة ناقلـة أصغر منها لتقليل غاطس الناقلة العملاقة، كذلك تدخل الهيدروكربونات البيئة البحرية من التسربات التى تحدث نتيجة التنقيب عن آبار البترول فى الأجراف القلوية، أو من خلال تدمير حقول البترول وناقلات الـنفط أثنـاء العمليـات الحربية، أو غير ذلك من المصادر الأخرى للزيت التى تتسـرب الـى البيئـة البحرية سواء بطريقة عمدية أو عرضية. وتشير الإحصائيات الدولية الى أن البيئة البحرية تستقبل سنويا حوالى ٢ مليون طن من الزيت المتسرب مـن السفن نتيجة الحوادث البحرية أو كنتيجة لسوء تشغيل المعدات. كمـا تقـدر الكمية الإجمالية للزيت المتسرب الى البيئة البحرية من المصـادر المختلفـة

---

[1]) البترول كلمة من أصل لاتينى معناها الصخر ويوجد عادة عنـد سـطح الأرض أو فـى باطنها وقد يأخذ البترول شكل سائل ويسمى حينئذ بالزيت الخام Grude Oil أن يأخـذ شكلا غازيا ويسـمى الغـاز الطبيعـى Natural Cas والإيثـين Ethane والبروسـين Prapacne والبيوتين Putane ، أما الزيت الخام فهو سائل دهنى له رائحة خاصة تميزه وتختلف ألوانه بين الأسود والأخضر والبنى والأصفر، كما تختلف لزوجته تبعا لكثافتـه النوعية . راجع : الدكتور فرحات عباس محمد ، البترول العربى بين التخلف وتعميقه ، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق، جامعة عين شمس، ١٩٨٣، ص ٦٥.

حوالى ١٠ مليون طن سنويا ([1])

٢) مصير الملوثات البترولية المتسربة الى البحر

بمجرد تسرب البترول الى البحر يتعرض الى العديد من العوامل البيئية التى تؤثر عليه مسببة حدوث بعض التغيرات الطبيعية والكيميائية، التى يمكن حصرها فيما يلى :

- **الانتشار والتحرك**

عند تسرب البترول الى البحر يبدأ فى الانتشار الفورى والامتداد فى صورة طبقة رقيقة قد تكون رقيقة جدا فى سمكها طبقا لنوعية الزيت ودرجة لزوجته، وفى نفس الوقت تتحرك البقعة الزيتية المكونة من الموقع الذى تسربت فيه بطريقة تعتمد على عوامل كثيرة منها طبيعة الزيت ونوعيته وأحوال البحر البيئية مثل درجة الحرارة وسرعة الرياح واتجاه الموج .

- **الانتشار الجزئى فى الجو**

- **التبخر : بمرور الزمن تتبخر المكونات البترولية ذات درجة الغليان المنخفضة تاركة المكونات التى تغلى عند درة حرارة ٢٠٠ الى ٢٧٠ طبقا للظروف الجوية، خاصة درجة الحرارة وسرعة الرياح والتأثيرات البحرية .**
- **تكون القطرات الهوائية والرزاز : تتكون القطرات الهوائية الزيتية للرياح واصطدام الأمواج بالشاطئ وهى محملة بالزيت، وتؤدى عملية الانتشار الجزئى فى الجو الى خفض كمية الزيت العائم لدرجة كبيرة وينتقل التلوث بعد ذلك الى المناطق الأرضية بواسطة**

[1]) راجع : جليدازاخيا ، المرجع السابق، ص ٥٨.

الرياح المسببة أضرارا بالغة بالممتلكات والمحاصيل وجميع أوجه الحياة على سطح الأرض .

▪ الذوبان

يتكون البترول الخام من مزيج شديد التعقيد من عدد كبير من المركبات غالبيتها مركبات إيدوكربونية ١٨% وقابلية هذا المزيج للذوبان قليلة جدا وتقل بزيادة وزنها الجزئى وتعتبر المركبات الآرمائية والفيوليية ذات الأوزان الجزئية الصغيرة أكثر قابلية للذوبان وهى أيضا أكثرها سمية وخطورة على الحياة البحرية.

▪ الانتشار فى الماء

يمكن أن تتحول المواد البترولية الى قطرات صغيرة ومنتشرة فى الماء مختلطة فى صورة مستحلب خاصة بتأثير بعض المواد المشتتة الموجودة طبيعيا فى البترول .

▪ الامتصاص بواسطة الحيوانات

لبعض الحيوانات القدرة على تناول الزيت مع الماء لتعيد إفرازه بدون أى تغيير كيميائى يطرأ عليه ، وقد وجدت بعض الحالات التى يكون الزيت فيها ٠,٠٠١% الى ١% من الوزن الجاف لبعض الحيوانات.

▪ تكوين المستحلب الزيتى

بعد فقد المكونات ذات درجة الغليان المنخفضة يصبح الزيت المتبقى أكثر لزوجة وتزداد كثافته، وقد يختلط بالمواد مكونا ما يعرف Mausse الرغوة ، وعندما تصبح المياه الممتزجة أكثر من ٥٠% تقترب كثافة المستحلب من كثافة مياه البحر، وقد يكون طبقة بسمك يزيد عن ١ مليمتر .

▪ السقوط لقاع البحر واختلاطها برواسب القاع

- تكون كرات أسفلتية وتحركها الى الشاطئ عندما تقذفها الأمواج .
- الترتيب على الشاطئ .
- تحلل الزيت ويؤدى ذلك الى الأكسدة التلقائية والتحلل الميكروبى الذى يقلل نسبة الأوكسجين المذاب فى المياه ([1])

٣) آثار تلوث البيئة البحرية بالهيدروكربونات على الإنسان والأحياء البحرية والكائنات المختلفة :

لا يقتصر تأثير الملوثات الناتجة عن الهيدروكربونات على الأحياء البحرية وحدها وإنما تلحق الأضرار الناجمة عنه بالطيور التى تعيش على الأحياء البحرية وخاصة الأسماك، بالإضافة الى مالها من أضرار بالغة على الإنسان تلحقه فى صحته وغذائه وجميع النواحى الاقتصادية للدول المختلفة ([2])، ولعل ما يزيد من خطورة هذا النوع من الملوثات، أن نتائجه لا تقتصر على قتل أعداد كبيرة من الأسماك التجارية فقط، بل يترتب عليه تداخل ما يسمى بسلسلة الغذاء. وفيما يتعلق بتأثير التراكم على سلسلة الغذاء فقد أجرت إحدى الدراسات فى الولايات المتحدة الأمريكية، وجد أن الدياقومات التى يتغذى

---

[1]) ترجع خطورة هذا النوع من الملوثات الى أن المواد البترولية والهيدروكربونات المذابة فى الماء تقوم بأكسدة الأوكسجين المذاب فى الماء الذى يعطى الكائنات الحية والأسماك وغيرها والنباتات البحرية أسباب الحياة، وبعد ذلك يتحول الى غازات سامة مثل أول أكسيد الكربون وبالتالى تتحول الى مياه سامة قاتلة لجميع الأحياء البحرية لأنها لا تحتوى على الأوكسجين راجع محمد عبدالقادر الفقى ليس الخليج وحده هو الملوث بالبترول جريدة الرياض السعودية يوم ١٩٨٣/٥/٤.

[2]) راجع : الدكتور عطية صالح سليمان، المرجع السابق، ص ١٣٦ وللزيادة فى التفاصيل حول آثار تلوث البيئة البحرية بالهيدروكربونات ،

- راجع : Robert A, Shinn, op. cit, pp. 6 - 15

عليها المحار تتوقف عن النمو إذا وجد الزيت فى المياه حتى ولو بنسبة طفيفة جدا [٢].

وفى الحقيقة يمكن القول أن تلوث البحار والمحيطات بالزيت يؤدى الى التأثير على الشواطئ ومدى قابليتها للترويح، كما أنه يؤدى الى تدمير كامل للأحياء البحرية والثروة السمكية وغيرها من الطيور البحرية المختلفة، ولعل أخطر ما كشف عنه العلم بالنسبة لتأثير إلقاء الزيت فى البيئة البحرية على الإنسان، هو ما تضمنه التقرير الصادر عن منظمة الأغذية والزراعة (الفاو) الذى نشر عام ١٩٧٧ . فقد أثبتت الدراسات التى أجريت فى هذا الصدد أن هناك ولا شك دلائل تشير الى أنه يترتب على تلويث البيئة البحرية بالهيدروكربونات ما يأتى :

١) تراكم مركبات يعرف عنها أنها تسبب السرطان .

٢) انتقال المواد المسببة للسرطان الى سلسلة الغذاء .

٣) إدخال مسببات السرطان فى أحياء البيئة البحرية

٤) مغزى استهلاك الإنسان الأنسجة السرطانية من خلال غذائه من الأحياء البحرية.

٥) مغزى زيادة محتوى المواد المسببة للسرطان الى جسمه بوصفه المستهلك الأخير لهذه الأحياء البحرية .

الفرع الثانى

الملوثات العضوية الناتجة عن الفضلات المنزلية والصناعية السائلة

يتكون هذا النوع من الملوثات التى تصيب البيئة البحرية من المخلفات المنزلية كالمخلفات الآدمية من المجارى أو مخلفات الطعام أو كنتيجة

---

[2]) راجع الدكتور عطية صالح سليمان المرجع السابق ص ١٣٧

لاستعمال المنظفات الصناعية السائلة ومياه الأمطار بعد غسل الشوارع. ومن الملاحظ أن هناك علاقة كبيرة بين كثافة هذا النوع من الملوثات وعدد سكان الكرة الأرضية والانتقال من حياة الحضر الى حياة المدن، فكلما زاد عدد السكان وتكدس السكان فى المدن الكبرى، زادت بالتالى المخلفات الآدمية الصناعية والسائلة التى تصب بطريقة أو بأخرى الى البيئة البحرية([1])، ولهذه الملوثات آثار خطيرة، حيث أثبتت الدراسات العلمية خطورة هذا النوع من الملوثات على الشواطئ التى تستخدم فى الترويح، كما أن لها خطورة على مستهلكى الأسماك فى المناطق التى يصيبها هذا النوع من التلوث بسبب الجراثيم والميكروبات التى تسببها، بالإضافة الى الاعتبارات الجمالية للبيئة البحرية وكذلك الاعتبارات الاقتصادية والتى تتأثر بلا شك بهذا النوع من الملوثات، كما أنها تؤثر فى راحة السكان المحليين والزوار لتلك المناطق. كما أثبتت الدراسات العلمية أيضا خطورة مثل هذه الملوثات على العوالق الحيوانية والنباتية الى حد أنها يمكن أن تؤدى الى تدمير الحياة البحرية فى المناطق التى تتعرض لها ، كما أن هذا النوع من الملوثات له أكبر الأثر على الإنسان، ويمكن إجمال الأمراض التى تنتقل بواسطة المياه عموما الى ثلاثة أنواع من الأمراض هى :

١) أمراض بكتيرية: الكوليرا والتيفود والدوسنتاريا الباسيلية والتهابات العين والأذن والجلد.

٢) أمراض فيروسية : شلل الأطفال والتهاب الكبد الوبائى وبعض أنواع النزلات عند الأطفال.

---

[1]) راجع: FAO"Reports and Studres"n Rome,1977,p.91.
مشار لهذه الوثيقة برسالة الدكتور عطية صالح سليمان ، المرجع السابق، ص ١٣٩.

٣) أمراض طفيلية : مثل الدوسنتاريا الأميبية والبلهارسيا([2]) .

الفرع الثالث
التلوث الفلزى الناتج من المعادن الثقيلة والمواد التركيبية والكيميائية الأخرى

من أهم هذه الملوثات ، الزئبق ، الرصاص، النحاس، الزنـك، الكـاديوم، ومعظم هذه المواد تستخدم فى الصناعات المختلفة، ويعتبر الرصاص والزئبق من أهم المعادن الثقيلة التى تتسرب الى البيئة البحرية وذلـك عـن طريـق استخدام هذه المعادن فى الأغراض الصناعية المختلفة وتصريفها الى البيئـة البحرية ضمن عوادم المصانع المقامة على الشواطئ. وسوف نشير الى كـل من الرصاص والزئبق بقدر من الإيجاز نظرا لخطورتها على البيئة البحريـة بالقياس بالمصادر الأخرى لهذا النوع .

الزئبق : هو من أكثر العناصر تهديدا للبيئة البحرية، ويدخل الزئبق البيئة البحرية عن طريق العمليات الصناعية المختلفة التى تستخدم كولوريد الزئبق ([1])، ويؤثر هذا المعدن على البيئة البحرية تأثيرا بالغ الخطورة، نظـرا لأنـه يؤدى الى تسمم الأسماك والقضاء على الأحياء البحرية المختلفة، كما يـؤثر على صحة الإنسان تأثيرا مباشرة من خلال الأطعمة التى يتناولها الإنسان([2]).

---

[2]) راجع: المرجع السابق ،ص ١٥٠، ص ١٥١.

[1]) يبلغ الإنتاج السنوى فى الولايات المتحدة الأمريكية من الزئبق حـوالى ٩ آلاف طـن، يستخدم معظمه فى الأغراض الصناعية. وأثبتت الإحصاءات العلمية التى أجريـت عـام ١٩٥٤ أن حوالى ٢٥٠ جرام من كل طن زئبق يتسرب الى البيئة البحريـة بطريقـة أو بأخرى .

[2]) هناك حوادث بيئية خطيرة نتجت عن تسرب الزئبق الى البيئة البحرية، ولعل من أهمها ما حدث فى مدينة ناماتا Minamata فى اليابان عام ١٩٥٠ عندما تسمم ١٠١ شخص من أهالى المدينة لتناولهم أسماك تحتوى على معدن الزئبق وتوفى منهم شخصان علـى

الرصاص : يعتبر الرصاص من أهم أنواع الملوثات التى تصيب البيئة البحرية، ولقد زادت نسبة تلوث البحار والمحيطات الى حد كبير جدا نتيجة لزيادة النشاط الصناعى، ويستخدم الرصاص فى صناعة الأزولين ووقود المواتير وتشير الإحصائيات الرسمية فى الولايات المتحدة الأمريكية الى الإنتاج العالمى من الرصاص يبلغ حوالى ٣ مليون طن سنويا. يتسرب الى البئة البحرية حوالى ١٠% من هذا الإنتاج بطريقة أو بأخرى ويؤدى هذا المعدن الى هلاك الكثير من الأحياء البحرية المختلفة ويؤثر بالتالى صحة الإنسان ([1]) .

الفرع الرابع: التلوث الحرارى

ويحدث هذا النوع من التلوث بعد ما تطرح فى البحار المياه المستخدمة لتبريد المنشآت الصناعية المختلفة مثل مصافى النفط، والمحطات النووية وبخاصة المحطات الكهربائية الحرارية التلقليدية المتعددة والمنتشرة بمختلف أحجامها على سواحل البحار والمحيطات . ويترتب على التركيز الحرارى لمياه البحر أضرارا كبيرة سواء بالنسبة للملكة النباتية فى البيئة البحرية بالنسبة للأحياء المائية حيث أنها تكون حساسة بطبيعتها للتغيرات الحيوية التى عيش فيها فمن المعروف أن الكائنات المائية تكون درجة أجسامها فى نفس درجة حرارة المياه المحيطة بها أو أقرب منها ولا يمكنها أن تتحمل سوى تغيير طفيف فى درجة الحرارة ، فإن التأثير المباشر فى الحرارة بالارتفاع هو فى تغيير معدل نشأة التحول الغذائى ، مما يتسبب عنه

الفور، ومن المعروف طبيا أن هناك نسبة معينة من الزئبق إذا دخلت جسم الإنسان عن طريق الأسماك لا تعتبر قاتلة إذا لم تتجاوز ½ فى المليون ، أما إذا جاوزت هذه النسبة فإنها تؤدى الى وفاة الإنسان .

[1]) راجع: IBID,p37

الموت([1]).

الفرع الخامس : التلوث الإشعاعى

يعتبر هذا النوع من الملوثات من أخطر الملوثات فى العصر الحديث، بل إن المستقبل سوف يحمل كثيرا من الأخطار التى تهدد البيئة البحرية بسبب هذه الملوثات كنتيجة لزيادة استعمال الذرة فى المنشطات الصناعية المختلفة لتوفير الطاقة وزيادة سباق التسليح البحرى ، ولقد أثبتت الدراسات العلمية التى أجريت عام ١٩٥٠ وجود بعض أنواع الذرات المشعة فى أمعاء الأسماك التى تم صيدها بالقرب من جزيرة أتونيوك فى أعقاب إجراء التجربة الذرية الأمريكية فى ذلك الوقت([2])،ولا تقتصر آثار هذا النوع من الملوثات على الأسماك فحسب، بل تؤثر تأثيرا بالغا على كافة الأحياء على ظهر هذا الكوكب.

المبحث الثانى
مصادر تلوث البيئة البحرية

حاول العلماء لفترة طويلة حصر مصادر تلوث البيئة البحرية وتوصلوا الى حصرها فى عدة مصادر وهى ، مياه فضلات المدن التى يتم تصريفها فى البيئة البحرية ، وتحتوى هذه الفضلات على المخلفات الجماعية للحياة اليومية والمياه التى تستخدمها المصانع المختلفة فى عملياتها ويتم صرفها فى البحار والمحيطات وهناك التلوث الناتج عن الزراعة وذلك نتيجة استخدام المبيدات الحشرية والنباتية والأسمدة والفضلات الحيوانية وسرعان ما اتسع مجال

---

[1]) كان هذا النوع من التلوث، ذات الأثر المحدود حاليا، مؤهل للازدياد مع انتشار التصنيع الذى لا يزال عاديا على سواحل البحر، فإنه يمكننا أن نستخدم هذه المياه الساخنة التى سوف تزداد خطورتها فى المستقبل نتيجة لزيادة الصناعات الساحلية ، كمصدر جديد يمكن استخدامه للزراعة فى البلدان الباردة المناخ، أو لتربية أنواع معينة من الأسماك مثل سمك القريدس أو المحار ، أو للتدفئة بدلا من الطاقة فى المجمعات السكنية.

[2]) راجع: IBID,p36

التلوث بعد الزيادة الكبيرة فى عدد سكان الكرة الأرضية والتقدم الذى غزا كل مجالات الحياة المختلفة ومنها المواد الملوثة التى تطرح من السفن سواء المواد البترولية أو غيرها والمواد المعدنية المستقرة فى قيعان البحار والمحيطات والتى تتحرك وترتفع الى السطح بفعل الحركة الدائمة للسفن والقوارب وهناك أيضا التلوث الحرارى الذى ينتج عن تصريف المياه العالية الحرارة من المصانع ومحطات توليد الطاقة ، والتلوث الفلزى كالرصاص الذى ينطلق فى الهواء مع أبخرة الوقود ويترسب على الأرضوينصرف مع المياه الى البيئة البحرية، وهناك أيضا التلوث الإشعاعى الناتج عن إلقاء النفايات المشعة الصناعية المعبأة ، أو من تصريف النفايات ذات المستوى الإشعاعى من المنشآت النووية الساحلية أو من التجارب النووية، وهناك أيضا التلوث البحرى الناجم عن عمليات استكشاف الثروات الطبيعية الحية وغير الحية لقيعان البحار والمحيطات. ويمكننا حصر كل المصادر السابقة التى تلوث البيئة البحرية الى المصادر الآتية :

١) التلوث من المصادر الأرضية .

٢) التلوث من السفن وناقلات الزيت .

٣) التلوث عن طريق الإغراق .

٤) التلوث الإشعاعى .

٥) التلوث الناتج عن الأنشطة الخاصة بقيعان البحار والمحيطات .

٦) التلوث عن طريق الجو أو من خلاله .

وتجدر الإشارة الى أننا سوف ندرس هذه المصادر بقدر من التفصيل فى القسم الأول الذى سوف نفرده الى دراسة السفن كمصدر لتلويث البيئة البحرية والقسم الثانى من هذا البحث حال تناولنا موضوع تحديد الاختصاصات فى

حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناتج من المصـــادر الأرضـــية والمصـــادر الأخرى المختلفة.

الباب الثالث
التطور التاريخى لمسألة الاهتمام الدولى والإقليمى بمكافحة التلوث البحرى

تمهيد وتقسيم

اهتمت الدوائر القانونية سواء على المستوى الدولى أو الإقليمى بحماية البيئة البحرية ضد التلوث منذ أوائل هذا القرن، ومازالت حتى يومنا هذا تعطى لهذه المسألة أهمية كبيرة، حيثما أدرك الإنسان أن مشكلة تلوث البحار والمحيطات سوف تقضى على آمال البشرية فى ثرواتها وتهدد الإنسان فى صحته ورفاهيته. ومن هنا جاء اهتمام المجتمع الدولى بهذه المشكلة وكانت بداية هذه الجهود عندما نادى رئيس الولايات المتحدة الأمريكية – بناء على اقتراح الكونجرس الأمريكى – بعقد مؤتمر عالمى لمناقشة مشكلة التلوث البحرى، والعمل على وضع اتفاقية دولية لحظر تصريف المواد البترولية ومشتقاتها فى البحار والمحيطات. وقد تم التوصل بالفعل الى قرار مشروع اتفاقية دولية لمكافحة تلوث البيئة البحرية بزيت البترول، وحددت المسئولية الناجمة عن انتهاك أحكامها ولكن الاتفاقية لم تر النور، لأن الدول لم توقع أو تصدق عليها([1])، وعلى الرغم من أن مشروع واشنطن هذا لم تكن له أية قيمة قانونية ، إلا أنه وضع على بساط البحث فى مؤتمر لندن عام ١٩٥٤ الذى يعتبر أول خطوة حقيقية على درب الجهود الدولية والإقليمية لمكافحة تلوث البيئة البحرية، وتجدر الإشارة الى أن عصبة الأمم لم تكن لها أى جهود تذكر فى مجال مكافحة تلوث البيئة البحرية، اللهم إلا الاقتراح الذى تقدمت به بريطانيا الى منظمة المواصلات والنقل التابعة لعصبة الأمم لإعداد مشروع معاهدة دولية لهذا الغرض، وعرض الاقتراح البريطانى على جمعية العصبة فوافقت عليه وشكلت لجنة خبراء اجتمعت فى أكتوبر عام ١٩٣٤، وبعد أن

---

[1]) Ballengger: la Pollution en Droit en Droit International, Parise, 1976, pp.75-76 .

فرغت مهمتها دعا مجلس العصبة الى عقد مؤتمر دولى لمكافحة تلوث البيئة البحرية، وتقرر أن يجتمع المؤتمر فى أكتوبر عام ١٩٣٦، ولكنه لـم يعقـد بسبب التوتر الدولى الذى وأدى الى نشوب الحرب العالمية الثانية .

ولكن موضوع تلوث البيئة البحرية لم يظهر بصورة جدية فـى المحافـل الدولية كمشكلة بيئية، إلا فى ١٧ مارس ١٩٥٠، حينما تعرضت لجنة القانون الدولى وهى بصدد مناقشة التقرير الذى عرضه على اللجنة الأستاذ فرانسـوا بشأن موضوع أعالى البحار والذى طالب فيه الدول بأن تعمل على منع تلوث البحار والمحيطات بالمواد البترولية حيث اقترح سـيادته التسـليم باعتبـار المناطق التى تجاوز شاطئ الدولة والتى تمتد حتى مسافة مائتى ميل بمثابـة منطقة على الدولة الساحلية أن تمنع تلوثها وذلك بهدف حماية ثروات البحار والمحيطات . ولكن هذه المناقشات والاقتراحات فى إطار لجنة القناون الدولى مثلها كمثل المحاولات السابقة لم تسفر عن نتائج أو قرارات محددة، وإن كانت أيضا كشفت على أن مشكلة تلوث الحبار والمحيطات ظاهرة تهـم المجتمـع الدولى وتدعو الى وجوب التعاون الدولى لمواجهتها والحد مـن خطورتهـا، ويلاحظ أن الجهود السابقة سواء على المستوى المحلى ، أو على المسـتوى الإقليمى ، أو فى إطار جهود عصبة الأمم ومن بعدها هيئة الأمم المتحدة مـن خلال مناقشات لجنة القانون الدولى ، ليس لها أى قيمة قانونية تذكر ، اللهـم إلا أنها كشفت النقاب عن مدى خطورة مشكلة التلوث البحرى الى أن جـاءت فكرة عقد مؤتمر دولى فى لندن لمناقشة تلوث البحار والمحيطات فى الفتـرة من ٢٦ إبريل حتى ١٢ مايو عام ١٩٥٤ ، حيث انتهى هذا المؤتمر الى عقد اتفاقية دولية لمنع التلوث البترولى فى البحار . ومن هنا كانت هذه الاتفاقيـة بحق نقطة تحول خطيرة على درب الجهود الدولية لمواجهة ظـاهرة تلـوث البيئة البحرية ، كما تعتبر أول أداه قانونية دولية تم عقدها بهدف حماية البيئة

البحرية من خطر التلوث، وتوالت الجهود الدولية والإقليمية منذ ذلك التـــاريخ وحتى الآن، وإن كانت هناك بعض السمات التى تميزت بها تلك الجهود خلال الفترة من ١٩٥٤ الى ١٩٧١ والفترة من ١٩٧٢ وحتى عام ١٩٨٢ .

ولذلك فإننا ونحن بصدد التعرض لموضوع التطــور التـــاريخى لمســـألة الاهتمام الدولى والإقليمى بحماية البيئة ضد التلوث ، سوف نقسم دراستنا فى هذا الباب الى فصلين ، نتناول فى كل فصل فترة من الفترتين السابق الإشارة إليهما :

الفصل الأول : تطور الجهود الدولية والإقليمية بشـــأن مكافحـــة التلـــوث البحرى فى الفترة من عام ١٩٥٤ الى عام ١٩٧١ .

الفصل الثانى: تطور الجهود الدولية والإقليمية بشـــأن مكافحـــة التلـــوث البحرى فى الفترة من من عام ١٩٧٢ الى عام ١٩٨٢ .

الفصل الأول
تطور الجهود الدولية والإقليمية بشأن
مكافحة التلوث البحرى فى الفترة من عام ١٩٥٤ الى عام ١٩٧١

تمهيد وتقسيم :

عقد فى لندن فى الفترة من ٢٦ إبريل حتى ١٢ مايو ١٩٥٤ أول مؤتمر دولى يهتم بمشكلة تلوث البيئة البحرية على المستوى العالمى، ويمثل هذا المؤتمر أو خطوة جادة على درب الجهود الدولية لمكافحة ظاهرة التلوث البحرى، وكان نقطة البداية التى انطلقت منها الجهود الدولية والإقليمية بعد ذلك وحتى نهاية تلك الفترة . ويمكن القول بأن الاهتمام العالمى والإقليمى بظاهرة التلوث البحرى ، أخذ شكلا عمليا لأول مرة خلال تلك الفترة ، حيث إنها تعتبر بحق البداية الحقيقية لوضع القواعد والمعايير الخاصة بحماية البيئة البحرية ضد التلوث داخل إطار القانون الدولى العام . ومن أهم السمات الأساسية التى تميزت بها الجهود الدولية والإقليمية خلال هذه الفترة أنها اقتصرت على مصدر واحد من مصادر تلوث البيئة البحرية، وهو زيت البترول والمخلفات الأخرى، وإن كانت هناك محاولات جادة ظهرت فى بداية هذه الفترة لمكافحة التلوث الإشعاعى الذى كان ينظر إليه فى ذاك الوقت على أنه مشكلة دولية خطيرة وليس كظاهرة بيئية وسوف نشير بقدر من الإيجاز الى هذه الاتفاقيات الدولية والإقليمية ، على أن نتناولها بعد ذلك فى موضع آخر من هذه الدراسة بالتفصيل كل فى موضعه.

المبحث الأول
الاتفاقيات الدولية بشأن مكافحة التلوث البحرى
التى أبرمت فى الفترة من ١٩٥٤ وحتى عام ١٩٧١

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث بزيت البترول فى البحار – لندن ١٩٥٤

وبناء على دعوة بريطانيا ، عقد فى لندن مؤتمر دولى لمناقشة مشكلة تلوث البيئة البحرية وخلال فترة انعقاد المؤتمر التى استمرت من ٢٦ أبريل حتى ١٢ مايو سنة ١٩٥٤ ، تم التوصل الى عقد أول اتفاقية دولية جماعية لمنع التلوث البترولى فى البحار والمحيطات وقد تم تعديل هذه الاتفاقية أكثر من مرة، ففى إبريل سنة ١٩٦٢ وبناء على دعوة من المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة IMCO ، عقد مؤتمر فى لندن خلال الفترة أسفر عن بعض التعديلات والإضافات التى عالجت أوجه القصور والنقص فى الاتفاقية. كذلك أيضا تم تعديل هذه الاتفاقية مرة أخرى فى أعوام ١٩٦٩، ١٩٧١ بناء على اقتراح المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية أيضا(١).

وتهدف الاتفاقية وتعديلاتها المتلاحقة فى أعوام ١٩٦٢ ، ١٩٧١ الى مكافحة التلوث البحرى بزيت البترول ، وذلك بتحديد مناطق معينة بحظر التصريف العمدى للزيت ومخلفاته فيها، على أن تشمل هذا الحظر جميع السفن البحرية المسجلة فى الدول الموقعة على الاتفاقية عدا لسفن الحربية والسفن التى تقل حمولتها عن ٥٠٠ طن ، كذلك السفن غير المسجلة التى تحمل جنسية آية دولة من الدول الأطراف (٢) .

---

[1]) راجع نصوص الاتفاقية والتعليق عليه فى كل من:
Timagenis ,op.cit, p.4. Ballengger,op.cit,p.88. Pierr(j),"Conventions Maritimes Internationales",A.Pedone,Paris,1977.p.80.

[2]) راجع الاتفاقية والتعديلات المختلفة التى طرأت عليها فى :

- الدكتور عطية صالح سليمان ، المرجع السابق، ص ٤٥٠ الى ص ٤٥٥ .

ونحن نرى أن هذه الاتفاقية مع أنها كانت تعتبر أداة قانونية على المستوى الدولى لمكافحة ظاهرة التلوث البحرى، إلا إنها لم تبلغ مرتبة النفاذ الكامل للاعتبارات الآتية :

١) أن هذه الاتفاقية لم تصل الى حد الشمول لأنها اقتصرت على معالجة مصدر واحد فقط من مصادر التلوث البحرى وهو التلوث بزيت البترول فى حين إنها أهملت كافة المصادر الأخرى التى لا تقل خطورة عن التلوث البحرى بزيت البترول .

٢) تضمنت هذه الاتفاقية أحكاما كثيرة غامضة رغم التعديلات العديدة المختلفة التى أدخلت عليها ، مثال ذلك نص المادة التاسعة من الاتفاقية ([1]).

٣) جاءت هذه الاتفاقية بوجه خاصة للتخفيف على دولة العلم، فوضعت الاستثناءات العديدة التى لم يكن لها ما يبررها والتى شرعت لتخدم أغراض الشركات الملاحية([1]).

- الدكتور أحمد نجيب رشدى ، قواعد مكافحة التلوث البحرى ومسئولية مالك السفينة فى القانون المصرى والاتفاقيات الدولية ، المجلة المصرية للقانون الدولى، العدد ٢٣ عام ١٩٧٧.
- أ.د/ صلاح عامر ، القانون الدولى الجديد للبحار، المرجع السابق، من ص ٤٧٢ الى ص٤٧٧.

[1]) تنص المادة التاسعة من الاتفاقية على أنه للدول المتحاربة أو المعايدة أن توقف تنفيذ الاتفاقية كلها أو بعضها فى كل أو بعض أراضيها وذلك أثناء الحرب والعمليات العسكرية، ويمكن لهذه الدول إنهاء الوقف بإرادتها أيضا طبقا لإجراءات معينة أشارت إليها المادة .

=

= للزيادة فى التفاصيل راجع : تعليق الدكتور أحمد نجيب رشدى على نص المادة التاسعة السابق، المرجع السابق، ص ١٨٧.

٤) لم تصل الاتفاقيات الى حد العمومية لأنها منحت الدول المتعاقدة سلطة مطلقة فى تنفيذ أحكامها على السفن المسجلة فى إقليمها أو السفن غير المسجلة والتى تحمل جنسية الدول الأطراف ، وهذا أدى الى ضعف فرص الرقابة الدولية لضمان احترام تطبيق أحكامها.

وعلى الرغم من كل الانتقادات التى وجهت الى الاتفاقية وتعديلاتها والاستثناءات التى كادت أن تعصف بها ، إلا أنه يمكن القول إنها كانت أول خطوة قانونية جادة داخل إطار القانون الدولى العام تهتم بمشكلة التلوث البحرى . وتجدر الإشارة الى أن هذه الاتفاقية وقعت عليها عشرون دولة وأصبحت نافذة اعتبارا من ٢٦ يوليو ١٩٥٨ ، وانضمت إليها مصر فى ٢٢ إبريل عام ١٩٦٣ ، كما انضمت إليها معظم الدول العربية وكان آخرها دولة الإمارات العربية التى انضمت إليها فى ١٩٨٣/٢/١٥ .

٢) اتفاقيات جنيف لقانون البحار عام ١٩٨٥

كان لتدهور كفاءة البحار والمحيطات باعتبارها مصادر للثروة الطبيعية، ولتعدد المنازعات بين الدول بشأن حقوقها فى البحار، مما حث الأمم المتحدة على عقد مؤتمر لمناقشة قانون البحار فى جنيف عام ١٩٥٨، وقد انتهى المؤتمر الى إقرار أربع اتفاقيات دولية فى ٢٩ إبريل عام ١٩٥٨ هى :

١) اتفاقية جنيف للامتداد القارى .

٢) اتفاقية جنيف الخاصة بأعالى البحار .

٣) اتفاقية جنيف للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة .

---

[1]) جاءت هذه الاتفاقية باستثناءات كثيرة تخدم مصالح الشركات الملاحية الكبرى، ومن أهم هذه الاستثناءات أن هذه الاتفاقية لا تسرى على السفن الحربية، والسفن التى تقل حمولتها عن ٥٠٠ طن ، والسفن التى تعمل فى صيد الحيتان، والسفن التى تبحر فى بعض أجزاء معينة من البحيرات العظمى بأمريكا الشمالية وفروعها ومياهها المتصلة .

٤) اتفاقية جنيف الخاصة بالصيد والمحافظة على الموارد الحية فى أعـالى البحار

وعلى الرغم من أن الاتفاقيات الأربع والتى تمثل قواعد القانون الـدولى التقليدى للبحار ([1]). تعتبر فقيرة جدا فى الإشارة الى حماية البيئة البحرية ضد التلوث، إلا أنها تعتبر من أهم الاتفاقيات الدولية التى حظيت برعاية كاملة من الأمم المتحدة ([2])، وباستعراض نصوص الاتفاقيات الأربـع نجـد أن اتفاقيـة أعالى البحار ، تتضمن بعض النصوص التى تهدف الى حماية البيئة البحريـة من التلوث، ومثال ذلك ما نصت عليه المادة (٢٤) منها من الترخيص للـدول المتعاقدة بأن تصدر لوائح لمنع التلوث البحرى الناتج عـن تفريـغ المـواد البترولية من السفن وأنابيب البترول[3]، كما تناولت المادة الخامسة والعشرون من نفس الاتفاقية إجراءات منع التلوث الإشعاعى والتلوث الناتج عن المـواد الضارة الأخرى . كذلك توجد بعض النصوص فى اتفاقية الامتداد القارى تشمل الإجراءات اللازمة لحماية البيئة البحرية ضد التلوث ولضمان سلامة الملاحة البحرية، وعلى الرغم من أن اتفاقيات جنيف الأربع المشار إليها قد أرسـت القواعد التقليدية لقانون بحرى دولى ، إلا أنها فى مجـال مكافحـة التلـوث البحرى لم تتضمن هذه الاتفاقيات نصوصا تستحق التعمق فى دراستها لأنهـا

---

[1]) راجع : نص الاتفاقيات الأربع فى: وثائق مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار عام ١٩٥٨ **U.N. Doc. A/CONF. 13/8. Geneva.1958.**

[2]) من المعروف أن الدول العربية جميعها لم تنضم الى اتفاقيات جنيف الأربع ولم توافق عليها .

[3] – نصت المادة ٢٤ من الاتفاقية على ما يأتى:

Every state shall draw up requlations to prevent pollution of the sea by the discharge of oil from ships or pipelines or resulting from the exploitation and exploitation and exploration of the sealed and its sules oil taking account of exiating treaty provisions on the subject..

مجرد إشارة فقط لضرورة النهوض بقواعد القانون الدولى للبحار كى يواكب التطورات التى ظهرت على الساحة الدولية فيما يتعلق بظاهرة التلوث البحرى .

٣) اتفاقيات بروكسل عام ١٩٦٩

فى أعقاب كارثة الناقلة الليبيرية تورى كانيون دعت المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية (إمكو) الى عقد مؤتمر دولى فى بروكس فى الفترة من ١٠ الى ٢٠ نوفمبر ١٩٦٩ للعمل على صياغة قواعد قانونية دولية لمكافحة التلوث البحرى، ولقد انتهى هذا المؤتمر الى صياغة اتفاقيتين، تتعلق الأولى بالتدخل فى أعالى البحار فى الحالات التى ينتج عنها أو يحتمل أن ينتج عنها التلوث البترولى ، والاتفاقية الثانية تتعلق بالمسئولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيت البترول.

ونظرا لأهمية هاتين الاتفاقيتين فى مجال مكافحة التلوث البحرى ، فإننا سوف نشير الى بعض أحكامها بقدر من الإيجاز فى هذا الموضوع على أن نحيل الى دراستها بالتفصيل فى القسم الأول من البحث .

الاتفاقية الأولى : الاتفاقية الخاصة بالتدخل فى أعالى البحار فى الحالات التى تؤدى أو يمكن أن تؤدى الى التلوث بزيت البترول بروكسل ١٩٦٩.

عقدت هذه الاتفاقية فى بروكسل فى ديسمبر عام ١٩٦٩ بعد الكارثة التى تعرضت لها الناقلة الليبيرية " تورى كانيون " ولقد جاءت هذه الاتفاقية لتقرير حق الدولة الساحلية فى اتخاذ أية إجراءات فى أعالى البحار لمنع أو التخفيف من حدوث أية أخطار تؤدى الى أو يحتمل أن تؤدى الى المساس بسلامة البيئة البحرية، وإذا كانت الاتفاقية قد جاءت لتقرير حق الدولة الساحلية فى اتخاذ الإجراءات الضرورية لحماية شواطئها ومصالحها من خطر التلوث البترولى أو التهديدية فى حالة وقوع حوادث بحرية ، فإن الاتفاقية أيضا نظمت وسائل حل المنازعات بين الدول والتى تتراوح بين المفاوضات والتحكيم والتوفيق .

والجدير بالذكر أن هذه الاتفاقية أصبحت نافـذة الــى ٦ مــايو عــام ١٩٧٥ وانضمت إليها حتى عام ١٩٨٧ سبع دول عربية .

الاتفاقية الثانية : الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسئولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت – بروكسل عام ١٩٦٩ .

وهذه الاتفاقية الثانية الى أسفر عنها مؤتمر بروكسل عام ١٩٦٩ ، ولقد جاءت هذه الاتفاقية لكى تهدف أساسا الى تقرير أحكام التعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البحار بزيت البترول، ومن أهم الســمات الأساســية لتلــك الاتفاقية أن أثرها يقتصر على الأضرار الناتجة عن التلوث بزيت البترول الذى يتسبب فى تسرب أو تفريغ البترول من السفن البحرية وناقلات الزيت ، على أن تقع المسئولية مسئولية مطلقة لا يلزم فيها إثبات الخطأ فى جانب المالك . وتجدر الإشارة الى أن هذه الاتفاقية أصبحت نافذة فى ٦ مايو عــام ١٩٧٥ ، وانضمت إليها حتى عام ١٩٨٧ ثمان دول عربية كان آخرها دولة الإمــارات العربية المتحدة

المبحث الثانى
الاتفاقية الإقليمية بشأن مكافحة التلوث البحرى
فى الفترة من ١٩٥٤ الى ١٩٧١

فيما يتعلق بالاتفاقيات الإقليمية التى عقدت خلال الفترة من ١٩٥٤ وحتى عام ١٩٧١، يمكن القول أن مشكلة التلوث البحرى أخذت خلال تلك الفترة قدرا كبيرا من اهتمام الدول والمنظمات الإقليمية، ومن أهم الاتفاقيات التى عقــدت خلال تلك الفترة هى اتفاقية أوسلو لمنع التلوث البحرى الناتج عن الإغراق من السفن والطائرات الموقعة عام ١٩٧١، عندما توصلت بعض دول شمال شرق الأطلسى المجتمعة فى أوسلو بالنرويج فى سبتمبر عام ١٩٧١ الى عقد اتفاقية إقليمية لمنع التلوث البحرى بالإغراق وسوف نتناول هذه الاتفاقية بقدر مــن التفصيل فيما بعد أثناء تعرضنا فيما بعد أثناء تعرضنا لتحديد الاختصاص فــى حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناتج عن الإغراق .

هذا بالإضافة الى اتفاقيات دولية وإقليمية أخرى عديدة عقدت خلال تلك الفترة ويتعلق معظمها بمكافحة التلوث الإشعاعى والتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحرى ومن أهمها :

- الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولى للتعويض عن الضرر الناتج عن التلوث بالزيت بروكسل عام ١٩٧١ .
- الاتفاقية الخاصة بالمسئولية المدنية فى ميدان النقل البحرى للمواد النووية بروكسل ١٩٦٢/٥/١٥ .
- الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسئولية المدنية فى ميدان النقل البحرى للمواد الذرية بروكسل ١٩٧١/١٢/١٧ .
- معاهدة الحظر الجزئى للتجارب النووية – موسكو عام ١٩٦٣ .

يوضح الجدول التالى الدول العربية التى وقعت على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل فى أعالى البحار فى حالة الكوارث الناجمة عن التلوث بالزيت" بروكسل عام ١٩٦٩". كما يوضح الجدول تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ فى الدول العربية الموقعة عليها.

الدول	تاريخ التوقيع أو إيداع الوثائق	تاريخ الدخول حيز التنفيذ
الكويت	٢-٤-١٩٨١	١-٧-١٩٨١
الإمارات	١٥-١٢-١٩٨٣	١٤-٣-١٩٨٤
لبنان	٥-٦-١٩٧٥	٣-٩-١٩٧٥
المغرب	١١-٤-١٩٧٤	٦-٥-١٩٧٥
سوريا	٦-٢-١٩٧٥	٦-٥-١٩٧٥
تونس	٤-٥-١٩٧٦	٢-٨-١٩٧٦
اليمن	٦-٣-١٩٧٩	٤-٦-١٩٧٩

الجدول رقم (٥)

المصدر : الدكتور إدريس الضحاك، المرجع السابق، ص٨١٧.

والجدير بالذكر أن هذه الاتفاقية قد عرضت علـــى مجلـــس الشـــعب فـــى جمهورية مصر العربية فى جلسته المنعقدة بتاريخ١٠/١٢/١٩٨٨ ووافق على إنضمام مصر اليها.

كما يوضح الجدول التالى الدول العربية التى وقعت على الاتفاقية الدوليـــة المتعلقة المسئولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت"بروكســـل عام ١٩٦٩. كما يوضح الجدول تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيـــذ فـــى الدول العربية الموقعة عليها.

الدول	تاريخ التوقيع أو إيداع الوثائق	تاريخ الدخول حيز التنفيذ
الإمارات	١٥-١٢-١٩٨٣	١٤-٣-١٩٨٤
الجزائر	١٤-٦-١٩٧٤	١٩-٦-١٩٧٥
الكويت	٢-٤-١٩٨١	١-٧-١٩٨١
لبنان	٩-٤-١٩٧٤	١٩-٦-١٩٧٥
المغرب	١١-٤-١٩٧٤	١٩-٦-١٩٧٥
سوريا	٦-٢-١٩٧٥	١٩-٦-١٩٧٥
تونس	٤-٥-١٩٧٦	٢-٨-١٩٧٦
اليمن	٦-٣-١٩٧٩	٤-٦-١٩٧٩

(الجدول رقم ٦)

المصدر: الدكتور إدريس الضحاك، المرجع السابق، ص٨١٧.

هذا بالإضافة الى الاتفاقيات الأخرى التى ظهرت خلال تلك الفترة ([1]).

الدول	تاريخ التوقيع أو إيداع الوثائق	تاريخ الدخول حيز التنفيذ
الإمارات	١٥-١٢-١٩٨٣	١٤-٣-١٩٨٤
الجزائر	٢-٦-١٩٧٥	١٦-١٠-١٩٧٨
الكويت	٢-٤-١٩٨١	١-٧-١٩٨١
سوريا	٦-٢-١٩٧٥	١٦-١٠-١٩٧٨
تونس	٤-٥-١٩٧٦	١٦-١٠-١٩٧٨

(الجدول رقم ٧)

الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولى للتعويض عن الضرر الناتج عن التلوث بالزيت"بروكسل عام ١٩٧١.

الدول	تاريخ التوقيع أو إيداع الوثائق	تاريخ الدخول حيز التنفيذ
اليمن	٦-٣-١٩٧٩	٤-٦-١٩٧٩

[1] للزيادة فى التفاصيل حول الاتفاقية الاقليمية التى ظهرت خلال تلك الفترة راجع: أ.د/ صلاح عامر"القانون الدولى الجديد للبحار" المرجع السابق،ص ٤٨٧.
-الدكتور أحمد نجيب رشدى، المرجع السابق، من ص ١٨٣ الى ص ٢٠٤.
-الكتور عطية صالح سليمان ، المرجع السابق، من ص ٢٨٦ الى ص ٣٤٨.
وباللغة الاجنبية راجع هذه الاتفاقية فى: Ballengger.op, cit ,p.160.

الجدول رقم (٨)

الاتفاقية الخاصة بالمسئولية المدنية فى ميدان النقل البحرى للمواد النووية "بروكسل ١٩٧١/١٢/١٧".

ملاحظة: يمثل الجدولان رقمى ٧ ، ٨ وضعية التوقيعات والمصادفات من طرف الدول العربية على الاتفاقية السابقة حتى عام ١٩٨٤م.

المصدر : الدكتور أدريس الضحاك، المرجع السابق، ص ٨١٨، ص٨١٩.

الفصل الثانى
التطور التاريخى للجهود الدولية والإقليمية
بشأن مكافحة التلوث البحرى فى الفترة من ١٩٧٢ الى ١٩٨٢

تمهيد وتقسيم

تمثل الفترة منذ بداية السبعينات وحتى نهاية عام ١٩٨٢ البداية الحقيقية من جانب الهيئات العلمية والدولية بهدف اتخاذ خطوات جادة علـى طريـق الكفاح ضد ظاهرة تلوث البيئة البحرية، وإذا كانت الفترة السابقة قد شهدت فى عام ١٩٥٨ مولد قواعد القانون الدولى التقليدى للبحار ، فإن هـذه الفتـرة شهدت فى عام ١٩٨٢ التوقيع تحت إشراف الأمم المتحدة على أحكام القانون الدولى الجديد للبحار متمثلا فى اتفاقية الأمم المتحدة الجديـدة للبحـار عـام ١٩٨٢ .

وإذا كنا قد ذكرنا من قبل بأن لكل من الفترتين اللتـين افترضـنا تقسـيم جهود المجتمع الدولى لمواجهة ظاهرة تلوث البيئة إليهما، سـمات أساسـية تميز كل منها عن الأخرى فإنه يمكن القول بأن من أهم السـمات الأساسـية للفترة الثانية التى نحن بصدد التعرض لها ما يلى :

١) تميزت هذه المرحلة بزيادة ملحوظة فى عدد الاتفاقيات الدولية والإقليمية لمواكبة الثورة العلمية والتكنولوجية التى غزت العالم خلال الحقبة من الزمن .

٢) تتميز الاتفاقيات الدولية التى عقدت خلال تلك الفترة بالشمولية ، حيث أنها لم تقتصر على مصدر واحد من مصادر التلوث البحرى، ولكنها عطت كل مصادر تلوث البيئة البحرية . كما أنها تميزت بالعمومية لأنها جاءت بأحكام وقواعد ملزمة تخضع لرقابة دولية فعالة لضمان احترام تطبيق تلك الأحكام .

٣) تتسم الأحكام والقواعد بشأن مكافحة التلوث البحرى خلال هذه الفترة بالمرونة الكافية، حيث جاءت الاتفاقية الدولية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ بقواعد وأحكام تسمح بأن تجعل الباب مفتوحا لأية تطورات تحدث فى المستقبل لمواجهة أى مشاكل أو مصادر جديدة للتلوث البحرى نتيجة للتقدم التقنى .

٤) تأثرت كل القوانين والاتفاقيات التى ظهرت خلال تلك الفترة بالمناقشات والمداولات التى جرت أثناء مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار، فجاءت هذه القوانين شاملة لكل الاتجاهات ومعبرة عن رغبة كل أطراف المجتمع الدولى . وسوف نتناول الجهود الدولية والإقليمية التى ظهرت خلال تلك الفترة بقدر من الإيجاز على أن نتناول بالتفصيل بعد ذلك هذه الأحكام كل فى موضعه فى هذه الدراسة فيما بعد .

وبناء على هذا التقسيم سنقسم هذا الفصل الى مبحثين رئيسيين كما يلى:

المبحث الأول : الاتفاقيات الدولية المعنية بمكافحة التلوث البحرى التى أبرمت فى الفترة من عام ١٩٧٢ وحتى عام ١٩٨٢ .

المبحث الثانى : الاتفاقية الإقليمية المعنية بمكافحة التلوث البحرى التى أبرمت فى الفترة من عام ١٩٧٢ الى عام ١٩٨٢

المبحث الأول
الاتفاقيات الدولية المعنية بمكافحة التلوث البحرى
التى أبرمت فى الفترة من عام ١٩٧٢ وحتى عام ١٩٨٢

١) الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحرى الناجم عن إلقاء النفايات من السفن – لندن ١٩٧٢ وتعديلاتها ١٩٧٨ ، ١٩٨٠

عقد فى لندن فى الفترة من ٢٠ أكتوبر الى ١٣ نوفمبر عام ١٩٧٢ مؤتمر دولى تحت رعاية المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية (أمكو) لمناقشة مسائل ومشاكل التلوث البحرى عن طريق إغراق النفايات وغيرها من المواد الأخرى ، حيث أقر هذا المؤتمر فى ٢٠ ديسمبر عام ١٩٧٢ الاتفاقية الدولية المذكورة (١)،

وتتميز هذه الاتفاقية بأنها من أكثر الاتفاقيات الدولية التى أبرمت خلال تلك الفترة تفصيلا للمواد الملوثة التى تهدد البيئة البحرية ، بهدف صيانتها من أخطار المواد ، سواء بحظر إلقائها كلية فى هذه البيئة أو بإخضاع هذا الإغراق لشروط معينة(٢). وقد اشتملت الاتفاقية على ثلاثة ملاحق أدرجت فيها أنواع مختلفة من الملوثات، اشتملت على مواد صلبة وسائلة وغازية ، فقد اشتمل الملحق الأول لهذه الاتفاقية على عدد من المواد الملوثة نصت المادة الرابعة من الاتفاقية على حظر إغراقها فى البيئة البحرية وأهم هذه المواد هى(٢) :

١) المركبات العضوية الهالوجينية .

---

[1]) راجع أحكام هذه الاتفاقية والتعليق عليها فى : **Timabenis, op. cit, p. 171**

[2]) نصت المادة الاولى من الاتفاقية على ما يأتى:

"Le Etats contractants prendront les measures appropriees, selon leurs possilbilites, pour repondre aux prescriptions de la convention et harmonisront leur politiques a cet egard".

[2]) راجع، الدكتور عطية صالح سليمان، المرجع السابق، ص ٤١٩.

٢) الزئبق .

٣) الكاديوم ومركباته

٤) المواد البلاستيكية الصامدة ، والأدوات الأخرى الصناعية المقاومة مثل الشباك والحبال التى يمكن أن تطفو أو تظل معلقة فى مياه البحر بطريقة تعوق الصيد، أو الملاحة أو غير ذلك من الاستخدامات المشروعة للبحر.

٥) الزيت الخام ، زيت الوقود ، وزيت الديزل الثقيل، وزيت التشحيم.

٦) المخلفات المشعة ذات المستويات العالية، أو مواد أخرى ذات مستوى عال من الإشعاع .

٧) مواد أيا كان شكلها (صلبة ، سائلة ،نصف سائلة ، غازية) تم إنتاجها بهدف الحرب الجرثومية والكيميائية .

والجدير بالذكر أن هذه الاتفاقية وقعت من الدول الأطراف فى ١٩٧٢/١٢/٢٩ وعدلت فى عام ١٩٧٨ وعام ١٩٨٠، وفقد انضمت الى الاتفاقية ست دول عربية، ولكن لم توافق أية دولة عربية على التعديلات التى طرأت عليها عام ١٩٧٨ ، ١٩٨٠ .

٢) الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن - لندن عام ١٩٧٣ (١)

عقد فى لندن فى الفترة من ٨ أكتوبر حتى ٢ نوفمبر عام ١٩٧٣ المؤتمر الدولى حول التلوث البحرى ، وقد أسفر هذا المؤتمر فى ٢ نوفمبر من نفس العام عن الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن ، وعلى الرغم من وجود اتفاقيات سابقة خلال هذه الفترة تتعلق بمنع التلوث البحرى من السفن

---

[1]) International Convention for the Prevention of Pollution from Ships,(London,1973).

(١)، إلا أن هذه الاتفاقية تعتبر أول اتفاقية على المستوى العالمى، تهدف الى المحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث الناتج عن مخلفات السفن . وقد تميزت تلك الاتفاقية بالشمولية ، حيث أنها توسعت ولأول مرة فى تعداد المواد الضارة التى تؤدى الى تلويث البيئة البحرية (٢)، كما توسعت أيضا فى تعريف السفينة بحيث أصبح هذا التعريف يشمل كل أنواع المركبات البحرية، كالسفن أيا كان نوعها ، طالما إنها تعمل فى البيئة البحرية ، بما فى ذلك قوارب الهيدروفيا والمركبات ذات الوسائل الهوائية، مثل الهوفراكرافت والمركبات الغواصة والمنشآت الثابتة والعائمة. كما أن الاتفاقية السابقة تعتبر من أهم الاتفاقيات الدولية فى مجال مكافحة التلوث البحرى من السفن، لأنها تناولت جوانب الاختصاص فى تنفيذ القواعد والمعايير الدولية المتعلقة بمنع التلوث البحرى وخفضه والسيطرة عليه بقدر من التفصيل ، كما أنها تناولت الأحكام القانونية والقواعد الخاصة ببعض المنازعات الناجمة عن **تلوث البيئة البحرية بقدر كبير من التفصيل أيضا (٣). وهذا ما سوف يدفعنا الى**

---

[1]) للزيادة فى التفاصيل حول مدى أهمية الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحرى من السفن الموقعة فى لندن عام ١٩٧٣ فى تحديد جوانب الاختصاصات فى تنفيذ القواعد والمعايير الدولية المتعلقة بمنع التلوث البحرى وخفضه والسيطرة عليه ، راجع الوثائق التالية :

- **Report Attached to IMCO,DOC. MP/CONF/INF. 14/6.**
- **Report Attached to IMCO,DOC. MP/CONF/INF. 14/40.**

[2]) عرفت الفقرة السابعة من المادة الثانية من الاتفاقية المادة الضارة بأنها " أية مادة يكون من شأنها إذا ألقيت فى البحر أن ينجم عنها أضرارا بصحة الإنسان والموارد الحية والأحياء البحرية، أو تعويق أوجه النشاط الترفيهى، أو تعطيل الاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر ، كما تشتمل على أية مادة أخرى تخضع لرقابة هذه الاتفاقية " .

[3]) أعلن رئيس وفد الاتحاد السوفيتى فى افتتاحية المؤتمر بأنه فى وقت زاد فيه الشك فى جدوى الحسم القضائى للمنازعات الدولية، فإنه يتحتم بل يعتبر من قبيل الإنجاز أن تتضمن اتفاقية عام ١٩٧٣ نصوصا تقضى بالحسم الإجبارى للمنازعات الناجمة عن تلويث البيئة البحرية .

- راجع: **IMCO, Doc. Mp/CONF/4. pp. 16-19**

دراسة جوانب الاختصاص فى حماية البيئة البحرية ضد التلوث النـــاجم عـــن السفن بالتفصيل فى القسم الأول من هذا البحث .

وتجدر الإشارة الى أن هذه الاتفاقية وقعت عليها ثلاث دول عربية فقـــط، ولكنها لم تدخل الآن حيز التنفيذ فى هذه الدول نظرا لأنها حتى عام ١٩٨٧ لم تدخل حيز التنفيذ .

اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن القاء النفايات

(لندن ٢٩-١٢-١٩٧٢ وتعديلاتها أعوام ١٩٧٨، ١٩٨٠)

الدول	تاريخ التوقيع أو إيداع الوثائق	تاريخ الدخول حيز التنفيذ
الأردن	١١-١١-١٩٧٤	٣٠-٨-١٩٧٥
ليبيا	٢٢-١١-١٩٧٦	٢٢-٢-١٩٧٦
المغرب	١٨-٢-١٩٧٧	٣٠-٣-١٩٧٧
عمان	١٣-٣-١٩٨٤	١٢-٤-١٩٨٤
تونس	١٣-٤-١٩٧٦	١٣-٥-١٩٧٦
الإمارات	٩-٨-١٩٧٤	٣٠-٨-١٩٧٥

(الجدول رقم ٩)

ملاحظة: لم توافق أية دولة عربية على تعديلي ١٩٧٨،١٩٨٠

الاتفاقية الدولية المتعلقة بمنع التلوث بواسطة السفن (لندن ١٩٧٣/١١/٢)

الدول	تاريخ التوقيع أو إيداع الوثائق	تاريخ الدخول حيز التنفيذ
تونس	٤-٥-١٩٧٦	ــــــــــ
الأردن	١٧-٣-١٩٧٥	ــــــــــ
اليمن	٦-٣-١٩٧٩	ــــــــــ

(الجدول رقم ١٠)

٣) مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية استكهولم سنة ١٩٧٢[1]

بناء على مبادرة من المجلس الاقتصادى والاجتماعى التابع للأمم المتحدة ، قامت منظمة الأمم المتحدة بالدعوة الى عقد مؤتمر فى مدينة استكهولم بالسويد فى الفترة من ٥ الى ١٦ يونيو ١٩٧٢ [2]وفى تلك الفترة عقد المؤتمر تحت إشراف الأمم المتحدة لمناقشة مشاكل البيئة الإنسانية التى أصبحت الدول غير قادرة على ماوجهتها منفردة ، وكان انعقاد المؤتمر بهذا العدد الكبير من وفود الدول والمنظمات الحكومية وغير الحكومية إيذانا ببدء مرحلة جديدة من الاهتمام الدولى ببيئة الإنسان بعدما اتضح للمجتمع الدولى

---

[1] **United Nations Conference on the Human Environment, Stockholm, June, 1972 .**

[2]عقب كارثة الناقلة الليبيرية تورى كانيون ١٩٦٧ وقنبلة السلاح الجوى البريطانى لحطامها أمام السواحل الإنجليزية طلب الأمين العام للأمم المتحدة من الدول تشكيل مجموعة عمل تشترك فيها عدد من المنظمات الدولية التابعة للأمم المتحدة والمعنية بشئون البيئة، لتقديم التقارير المختلفة المتعلقة بتلوث البيئة وذلك كتمهيد لعقد مؤتمر دولى تحت إشراف الأمم المتحدة لمناقشة المشاكل البيئية الخطيرة، كما طلب الأمين العام من الدول تقديم التقارير المختلفة للمساهمة فى التمهيد للمؤتمر الدولى من خلال خبرتها البيئية ، وفعلا اشترك فى إعداد هذه التقارير ٨٦ دولة ومجموعات العمل المتخلفة المشكلة من قبل المنظمات الدولية ، وقدموا تقارير وصل عدد صفحاتها ١١٢ ألف صفحة ، ولكن السكرتير العام طلب من سكرتارية المنظمة تخفيضها الى ٨٠٠ ورقة فقط ، وعقد المؤتمر بالفعل واشترك فيه ١١٣ دولة ، هذا بالاضافة الى الوكالات المختصة المرتبطة بالأمم المتحدة ، كما حضره عدد من المراقبين عن بعض المنظمات الدولية الحكومية والغير حكومية. ولقد ترتب على هذا المؤتمر أن أقر المؤتمرون ٢٦ مبدأ أسفر عنها المؤتمر ، وتناولت هذه المبادئ تلوث البيئة البحرية فى خمسة مبادئ .

راجع : . **Timagenis, op. cit. p.83**

أن الاتفاقيات السابقة أصبحت غير قادرة علـــى مجابهـــة المشـــاكل البيئيـــة المختلفة .

ولقد ناقش المؤتمر كل المشاكل البيئية ومنها مشكلة التلوث البحـــرى ، حيث انتهى المؤتمر الى إعلان البيئة الإنسانية الذى تضمن ٢٦ مبدأ ، وعلى الرغم من أن هذه المبادئ لم تكن ملزمة للدول المتعاقدة مثلها كمثل الإعـــلان العالى لحقوق الإنسان، إلا أنها كان لها أكبر الأثر فى إلهام الشعوب وإرشادها للمحافظة على البيئة والعمل على تحسينها والبدء فى اتخاذ خطوات جادة على المستوى الدولى للحد من ظاهرة تلوث البيئة والعمل على خفضه والســـيطرة عليه .

ويعتبر مؤتمر استكهولم هو أول مؤتمر من نوعه يتعلق بإغلان مفهـــوم البيئة الإنسانية بأسلوب علمى وبخطة عملية مع إفراد جزء ليس بالقليل مـــن المبادئ التى أسفر عنها المؤتمر للعمل على مواجهة ظاهرة التلوث البحرى (المبادئ ١ ، ٦، ٢٢،٢١،٧) ([١])، وتؤكد هذه المبادئ فى مجموعها على توجيه الحكومات بضرورة التعاون مع الأجهزة التابعة للأمم المتحدة المعنية بمقاومة

---

[1]) جاء نص المبدأ الأول من مبادئ إعلان البيئة الإنسانية بأستكهولم وفقا لما يلي:

Man has the fundamental right to freedom, equality and a dequate conditims of life, in an environment of a quality that permits a life of dignity and well-being and he bears solemn responsibility to protect and improve the environment for present and future generations.

- راجع أ.د/ عبدالواحد الفار ، المرجع السابق ، ص ١٣ .

كما جاء نص المبدأ السابع من نفس الإعلان وفقاً لما يلى:

States shall take all possible steps to prevent pollution of the sea by substances that are liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life damage amenities or to inter fore with other legitimate use of the sea .

وللزيادة حول دور مؤتمر استكهولم وإرساء قواعد مكافحة التلوث البحرى راجع:

U.N.DOC.A/CONF.48/4.
U.N.DOC.A/CONF.48/9.

مصادر التلوث البحرى ، وعليها أن تعمل على أن تلتزم السفن التابعة لها أو التى تتواجد فى مياهها باحترام لوائح وتعليمات تلك الأجهزة الدولية ، وخاصة فيما يتعلق بالتخلص من المخلفات الضارة فى البحر .

وعلى الرغم من أن ما تمخض عنه مؤتمر استكهولم للبيئة الإنسانية عام ١٩٧٢ من مبادئ وتوصيات لا يرقى الى مرتبة الالتزام القانونى الكامل ، إلا أن القيمة الحقيقية لما أسفر عنه تكمن فى صحوة الضمير العالمى ، الذى بدأ يحس ويتجاوب مع نواقيس الخطر التى تنذر بتدمير البيئة البحرية ، نتيجة التلوث العالمى الذى تتزايد نسبته فى مياه البحار بمعدلات سريعة مع التطورات العلمية الحديثة[٢].

٤) بروتوكول الاتفاقية الدولية حول المسئولية المدنية عن الأضرار الناتجة من التلوث بالزيت – لندن فى ١٩٧٦/١١/١٩ .

٥)البروتوكول الخاص بالتدخل فى أعالى البحار فى حالات التلوث بمواد أخرى غير النفط الموقع فى لندن عام ١٩٧٣ ([١]).

---

[2]راجع الاستاذ الدكتور عبدالواحد الفار، المرجع السابق،ص١٣.

[1]) والجدير بالذكر أن جمهورية مصر العربية لم توقع على كل من بروتوكول المسئولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت والموقع فى لندن فى ١٩٧٦/١١/١٩، وكذلك البروتوكول الخاص بالتدخل فى أعالى البحار الموقع فى لندن عام ١٩٧٣.

الدول	تاريخ التوقيع أو إيداع الوثائق	تاريخ الدخول حيز التنفيذ
الامارات	١٤-٣-١٩٨٤	١٢-٦-١٩٨٤
الكويت	١-٧-١٩٨١	١٩-٩-١٩٨١
اليمن	٤-٦١٩٧٩	٨-٤-١٩٨١

الجدول رقم (١١)

بروتوكول الاتفاقية الدولية حول المسئولية المدنية عن الاضرار الناتجة عن التلوث بالزيت

٦) اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار عام ١٩٨٢

أدرك المجتمع الدولى فى أواخر الستينات من هذا القــرن أن الاتفاقيــات الأربع التى أسفر عنها مؤتمر جنيف لقانون البحار عام ١٩٥٨، لم تعد قادرة على حل جميع مشاكل البحار ، وأن هذه الاتفاقيات لم تكن تعبر عــن وجهــة نظر الدول النامية وإنها لم تعد تســاير مــا ترتــب علــى الثــورة العلميــة والتكنولوجية التى أخذت تمد أثارها الى نطاق الاستغلال الاقتصــادى للبحــار والتأثير على البيئة البحرية. ولهذه الأسباب كان طبيعيا أن تصدر عن المجتمع الدولى صرخة مدوية لإعادة تنظيم قانون البحار لكى تكون له القــدرة علــى مواجهة كافة قضايا البحار ، ولتحقيق رغبة دول العالم الثالــث التــى كانــت خاضعة للاستعمار التقليدى فى التأكيد على أن لها مصــالح يجــب أن تكــون جديرة بحماية المجتمع الدولى .

وفى أغسطس عام ١٩٦٧ أثار السفير " باردو " سفير مالطة لدى منظمة الأمم المتحدة أمام الجمعية العامة فى دورتها الثانية والعشرين ، موضوع قاع

(لندن فى ١٩-١١-١٩٧٦)

الدول	تــاريخ التوقيــع أو إيــداع الوثائق	تاريخ الدخول حيز التنفيذ
تونس	٤-٥-١٩٧٦	٣٠-٣-١٩٨٣
اليمن	٦-٣-١٩٧٩	٣٠-٣-١٩٨٢

(الجدول رقم ١٢)

البروتوكول الخاص بالتدخل فىأعالى البحار فى حالات التلوث بمواد أخرى غير النفط

(لندن عام ١٩٧٣)

المصدر: الدكتور إدريس الضحاك ، المرجع السابق، ص ٨٢٠

وتجدر الإشارة الى أن مجلس الشعب بجمهورية مصــر العربيــة فــى ١٩٨٨/١٢/١٠ ووافق على انضمام مصر الى البروتوكول اعتبارا من تاريخ الموافقة .

البحار والمحيطات وسلط عليه الأضواء وطلب إدراجه فــى جــدول أعمــال الجمعية العامة للأمم المتحدة فى دورتها التالية تحت عنوان " إعلان واتفاقية تتعلق بالاحتفاظ بقاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية – خالصة للأغراض السلمية واستخدام ثرواتها لمصلحة البشرية (١)، وقد عرض هــذا الاقتراح على اللجنة الأولى – لجنة السياسات والأمن – المنبثقة عن الجمعية العامة للأمم المتحدة، وبعد نقاش مستفيض أنشأت الجمعية العامة للأمم المتحدة لجنة خاصة Ad H**Commi oc**ttee **مشكلة من ٣٥ عضوا لدراسة موضــوع الاستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات خارج نطــاق حــدود الولايــة الإقليمية، وتقديم تقرير عن الموضوع ، وعلى أساس هذا التقريــر أصــدرت الجمعية العامة فى دورتها ٢٢ بتاريخ ٢١ ديسمبر عام ١٩٦٨ قرارها رقــم ٢٤٦٧ بشأن تخصيص قاع البحر والمحيط للأغــراض الســلمية . واشــتمل القرار على ثلاثة أجزاء ، الأول يختص بإنشاء لجنة دائمة لدراسة موضــوع الاستخدامات السلمية لقاع البحر وما تحت البحر فيما وراء الولاية الإقليميــة والجزء الثانى من القرار تعرض لموضوع تلوث البيئــة البحريــة وحمايــة الموارد البحرية من أضرار التلوث ، أما الجزء الثالث من القرار يطلب مــن الأمين العام للأمم المتحدة إعداد دراسة حول مسألة إنشاء جهاز دولى مناسب لتشجيع استكشاف واستغلال موارد هذه المنطقة لمصلحة البشرية، وقامت هذه اللجان بدراسة المسائل المنوط بها دراستها وقدمت التقــارير الــى الجمعيــة العامة للأمم المتحدة ، التى قامت على ضوء هذه التقارير بإصدار قرارها رقم ٢٧٤٩ فى ١٧ ديسمبر ١٩٧٠ بالموافقة على إعلان المبادئ العامــة التــى أقرها المجتمع الدولى حول قاع البحار والمحيطات فيما يجاوز حدود الولايــة**

---

[1]) راجع النص الكامل لخطاب باردو سفير مالطة فى الأمم المتحدة فى الوثيقة
U.N. Doc. A/CN. 4/SR. 1970
– راجع أيضا حول نفس الموضوع ، إبراهيم الدغمة ، المرجع السابق ، ص ١١ .

الوطنية، كما دعت الجمعية العامة الى عقد مؤتمر دولى لقانون البحار فى عام ١٩٧٣([1]) ، ومن أهم المبادئ التى أعلنها الإعلان هو حماية البيئة البحرية ضد التلوث، وحظى هذا الموضوع بالعناية والاهتمام خلال أعمال لجنة الاستخدامات السلمية ، وفى ١٧ ديسمبر ١٩٧٠ أصدرت الأمم المتحدة قرارها رقم ٢٧٥٠ دعت فيه الى عقد مؤتمر لقانون البحار فى عام ١٩٧٣ وفى ١٦ نوفمبر ١٩٧٣ أصدرت الجمعية العامة فتواها رقم ٢٠٦٧ والتى بمقتضاها قررت عقد الدورة الأولى فى نيويورك فى الفترة من ٣ الى ١٤ ديسمبر عام ١٩٧٣، وخلال هذه الدورة التى اقتصرت فقط على أعمال الإجراءات ، تم تشكيل اللجان الرئيسية الثلاث وتعاقبت بعد ذلك دورات المؤتمر الإحدى عشر الى أن تم التوقيع بعد ذلك فى ديسمبر ١٩٨٢ على اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار ([2])، وقد جاءت هذه الاتفاقية كنظام قانونى شامل لكل المواضيع المتعلقة بالبحار ،وتضمنت ٣٢٠ مادة وتسع ملاحق، شغل موضوع حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها الجزء الثانى عشر بأكمله (المواد ١٩٣ الى ٢٣٧) بالإضافة الى بعض المواد العديدة الأخرى المتفرقة فى الاتفاقية

---

[1]) راجع : إعلان المبادئ العامة الذى أصدرته الجمعية العامة للأمم المتحدة فى ديسمبر عام ١٩٧٠ بموجب قرارها ٢٧٤٩ ، المرجع السابق، ص ٢٥.

[2]) وكانت مدينة مونتجو باى **Montogo Bay** بجاميكا قد شهدت فى العاشر من ديسمبر عام ١٩٨٢ التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار من جانب مندوبى مائة وسبعة عشرة دولة بالإضافة الى مجلس الأمم المتحدة لناميبيا وجزر كوك وبلغت جملة الدول الموقعة على الاتفاقية حتى نوفمبر عام ١٩٨٧ مائة وتسعة وخمسون توقيعا، وقد بلغت وثائق التصديق عليها فى نفس التاريخ خمسة وثلاثون وثيقة وتمثل هذه النسبة أكثر من نصف العدد اللازم توافره كى تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ مما يدل بوضوح على اهتمام المجتمع الدولى بمزاياها . راجع : فاهم بن سلطان القاسمى، بعض التطورات الراهنة حول اتفاقية الأمم المتحدة للبحار ، مجلة الدبلوماسى ، وزارة الخارجية بدولة الإمارات العربية ، العدد ١٧، يناير ١٩٨٨.

والملاحق الملحقة بها. فقد أفردت الاتفاقية الجزء الأول منها لمقدمـــة تحـــت عنوان " المصطلحات المستخدمة والنطاق " وتناولت فى الجزء الثانى البحـــر الإقليمى والمنطقة المجاورة ، وفى الجزء الثالث تعرضت للمضايق المستخدمة فى الملاحة الدولية، وتناولت فى الجزء الرابع الدولة الآرخبيلية ، وتناولى فى الجزء الخامس المنطقة الاقتصادية الخالصة، وتناولت فى الجـــزء الســـادس الجرف القارى ، وتناولت فى الجزء السابع أعالى البحار وحريـــة الملاحـــة ، وتعرضت فى الجزء الثامن لنظام الجزر ، وفى الجزء التاسع تناولت البحـــار المغلقة وشبه المغلقة، وفى الجزء العاشر منها تناولت حق وصول الدول غير الساحلية الى البحر ومنه وحرية المرور العابر ، وفى الجزء الحـــادى عشـــر تناولت الأحكام الخاصة بالمنطقة الدولية، ثم خصصت الاتفاقية الجزء الثـــانى عشر لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وبعد ذلك تناولت الاتفاقية موضوع البحث العلمى البحرى فى الجزء الثالث عشر منها ، وخصصت الجزء الرابـــع عشر لموضوع تنمية التكنولوجيا البحرية ونقلها، وأفردت الجـــزء الخـــامس عشر لتسوية المنازعات الناجمة عن تنفيـــذ أو تطبيـــق الاتفاقيـــة ، وأخيـــر خصصت الجزئين السادس عش والسابع عشر لبعض الأحكام العامة والأحكام الختامية ، هذا بالإضافة الى تسعة ملاحق تعالج موضوعات متفرقة فى قانون البحار الدولى الجديد [1] وتعتبر اتفاقية الأمم المتحدة للبحار عـــام ١٩٨٢ هـــى ثمرة جهود المجتمع الدولى من خلال دورات مؤتمر الأمـــم المتحـــدة الثالـــث للبحار الأحد عشر، هذا المؤتمر الذى نجح لأول مرة على الساحة الدولية فى أن يضع قواعد قانونية دولية موحدة تلتزم بها الدول أعضاء الجماعة الدولية

[1] راجع مواد الاتفاقية الدولية لقانون البحار عام ١٩٨٢،باللغةالعربية فى: المجلة المصرية للقانون الدولى، المرجع السابق.

على أساس أنها قواعد لا تخدم مصالح فئــة دون الأخــرى، وإنمــا تتعلــق بموضوع يمس سلامة البيئة البحرية ويرتبط بحياة الإنسان ومستقبله[٢].

ومن هنا جاءت أهمية هذه الاتفاقية ، حيث أنها تجاوزت بالقانون الدولى من نطاقه المحدود الجامد الى الاهتمام بمشاكل الجنس البشرى بوجه عام([١]).

---

[2]تعاقبت دورات مؤتمر الامم المتحدة الثالث لقانون البحار منذ عام ١٩٧٣ وحتى عام ١٩٨٢ على النحو التالى:

- الدورة الاولى عقدت فى نيويورك فى الفترة من ٣-١٢حتى ١٤-١٢-١٩٧٣
- الدورة الثانية عقدت فى كاراكاس فى الفترة من ٢٠-٧ حتى ٢٩-٨-١٩٧٤
- الدورة الثالثة عقدت فى جينيف فى الفترة من ١٧-٣ حتى ١٠-٥-١٩٧٥
- الدورلاة الرابعة عقدت فى نيويورك فى الفترة من ١٥-٣ حتى ٧-٥-١٩٧٦
- الدورةالخامسة عقدت فى نيويورك فى الفترة من ٨ وحتى ١٧-٩-١٩٧٦
- الدورة السادسة عقدت فى نيويورك فى الفترة من ٢٢-٥ حتى ٥-٧-١٩٧٧
- الدورة السابعة عقدت فى جينيف فى الفترة من ٢٨-٣ حتى ٩-٥-١٩٧٨
- الدورة السابعة المستأنفة عقدت فى نيويورك الفترة من ٨/١٢ -١٩٧٨/٩/٥
- الدورة الثامنة عقدت فى جينيف فى الفترة من ١٩-٣ حتى ٢٧-٤-١٩٧٩
- الدورةالثامنة المستأنفة عقدت نيويورك الفترة من ٧/١٦- ١٩٧٩/٨/٢٤
- الدورةالتاسعة عقدت فى نيويورك فى الفترة من ٣-٣ حتى ٤-٤-١٩٨٠
- الدورة التاسعة المستأنفة عقدت فى الفترة من ٢٨-٧حتى ٢٩-٨-١٩٨٠
- الدورة العاشرة عقدت فى نيويورك فى الفترة من ٩-٢ حتى ٢٣-٤-١٩٨١
- الدورة العاشرة المستأنفة عقدت فى جينيف الفترة من ٣/٨-١٩٨٧/٨/٢٩ .
- الدورة الحادى عشر عقدت فى نيويورك الفترة من ٨-٣ حتى ٣٠-٤-١٩٨٢
- الدورة الحادى عشر المستأنفة عقدت بنيويورك الفترة من ٢٢-١٩٨٢/٩/٢٤

[1]) ولقد جاء فى كلمة دى كويار سكرتير عام الأمم المتحدة أثناء الجلسة الختامية للمؤتمر أنه" بالتوقيع على الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار وبفتح التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تصل الجهود التى بدأت منذ ١٤ سنة تقريبا لإقامة نظام قانونى جديد لحيز البحار والمحيطات الى أوجها الآن، ويمكن القول أنه أصبح مؤكــدا أن

المبحث الثانى
الاتفاقيات الإقليمية المعنية بمكافحة التلوث
التى أبرمت فى الفترة من عام ١٩٧٢ وحتى عام ١٩٨٢

استعرضنا فيما سبق أهم الاتفاقيات الدولية التى وقعت منذ بداية الفترة التى نحن بصدد دراستها وحتى عام ١٩٨٢ ووجدنا أن هذه الاتفاقيات كان لها أكبر الأثر فى إرساء قواعد القانون الدولى لمواجهة ظاهرة تلوث البيئة البحرية . وفى المجال، وجدت خلال تلك الفترة العديد من الاتفاقيات الإقليمية التى كان لها دور عظيم فى تأكيد التعاون الإقليمى لمواجهة مشكلة التلوث البحرى ، ومن أهم هذه الاتفاقيات :

- **الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية ضد التلوث الناتج عن المصادر الأرضية والموقعة فى باريس فى ٤ يونيو ١٩٧٤([1]). وهذه الاتفاقية إقليمية تغطى منطقة شمال شرقى المحيط الأطلنطى والقطب الشمالى وبحر الشمال .**
- **الاتفاقية الإقليمية لحماية البيئة البحرية ضد التلوث المعقودة بين كل من الدانمرك والنرويج والسويد وفنلندا والموقعة فى ١٩ فبراير عام ١٩٧٤([2]).**
- **الاتفاقية الإقليمية لحماية بحر البلطيق من التلوث والموقعة فى هلسنكى فى ٢٢ مارس عام ١٩٧٤.**

القانون الدولى قد تغير بشكل لا رجعة فيه فيما يتعلق بالبحار، ولا حاجة بنا الى الانتظار حتى تبدأ عملية التصديق على الاتفاقية".

راجع : كلمة السكرتير العام للأمم المتحدة فى : **U.N Doc, A- 83 V.S, 1985.**

[1]) **The convention for the prevention of Marine Pollution from-land based sources, Paris,on June 4,1974.**

[2]) **The convention on the protection of the Environment Between Denmark, Finland, Norway and swedn,Done et Stockholm on February,19.1974.**

وتجدر الإشارة الى أن هناك اتفاقيتين وقعتا خلال تلك الفترة ونالت من الاهتمام الدولى سواء على المستوى الإعلامى أو السياسى ما يجعلنا نشير إليهما فى هذا المقام بقدر من التفصيل .

١) اتفاقية برشلونة ١٩٧٦ لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث .

وتعتبر هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الإقليمية التى ظهرت خلال هـذه الحقبة من الزمن[١] بل تعتبر أهمها على الإطلاق، لأنها أول اتفاقية إقليميـة غطت بشكل واسع كل مصادر التلوث البحرى وهى :

1) **التلوث الناتج من المصادر الأرضية .**
2) **التلوث من السفن .**
3) **التلوث الناتج من النشاطات فى قاع البحر .**
4) **التلوث الناتج عن الإغراق.**

ولقد حوت الاتفاقية وملحقاتها تفصيلات عديدة، غير أنه أهم مـا يمكـن الإشارة إليه أن الدول المتعاقدة قد التزمت بالعمل على حماية وتحسين البيئة البحرية واتخاذ كافة الوسائل طبقا لما تقتضيه الالتزامات الدولة لمنع ومكافحة

[1]) نظرا لأهمية البحر الأبيض المتوسط، قد دعت الأمم المتحدة الى عقد مؤتمر فى برشـلونة فى أسبانيا فى ٣ فبراير عام ١٩٧٦ لمناقشة وسائل حماية البحر الأبيض المتوسـط ضـد التلوث، وقد اشتركت فى هذا المؤتمر جميع الدول المطلة على البحر الأبـيض المتوسـط، ولقد انتهى بعقد اتفاقية لحماية البحر الأبيض المتوسط مـن التلـوث تتكـون مـن تسـعة وعشرون مادة والحق بها بروتوكول خاص بمنع التلوث فى البحر الأبيض المتوسط الناتج عن الإغراق من السفن والطائرات اشتمل على ٢٥ مادة، وأيضا بروتوكول خاص بالتعاون فى أحوال الطوارئ لمكافحة التلوث فى البحر الأبيض المتوسط الناتج عن البترول والمواد الأخرى الضارة فى الحالات الطارئة .

التلوث فى البحر الأبيض المتوسط من مصادره المختلفة. ويلاحظ شمول هذه الاتفاقية لكافة أنواع السفن والطائرات دون تمييز ([1]).

ومن أهم مزايا هذه الاتفاقية

١) تتميز هذه الاتفاقية بالشمولية حيث أنها لم تقتصر على مكافحة مصدر واحد أو أكثر من مصادر التلوث البحرى. بل إنها تضمنت كل مصادر التلوث البحرى وما يحتمل أن يطرأ من مصادر أخرى .

٢) جاءت هذه الاتفاقية شاملة لكافة أنواع السفن والطائرات بـــلا تمييـــز حيث نصت المادة الثالثة من البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق مـــن الســـفن والطـــائرات، المراكب التى تسير فوق الماء وتحته والطائرات مهما كان نوعها فوق الوسائد الهوائية والمراكب العائمة سواء كانت ذاتيـــة الحركـــة أم لا، وكذلك الأرصفة والمنشآت البحرية ومعداتها، وهذا التوسع يعتبر مـــن مزايا الاتفاقية لأنها لم تنص على استثناءات كثيرة تقلل من الغـــرض المقصود منها ([2]).

ولكن ما يؤخذ على هذه الاتفاقية هو أنها نصت فى المادة ٢٢ منها على وسائل حل المنازعات الناتجة عن تنفيذ الاتفاقية أو عن تفسيرها ولكنها لـــم تتعرض الى تقرير المسئولية عن الأضرار التى تنتج عن مخالفة أحكامها .

---

[1]) تم التوقيع على الاتفاقية فى يوم ١٦ فبراير عام ١٩٧٦ من قبل ١٤ دولة وهى قبـــرص، مصر، المغرب، تونس، إيطاليا، لبنان، مالطة ، موناكو ، تركيـــا ، يوغســـلافيا، اليونـــان، إسرائيل، أسبانيا . ولقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ فى مصر فى ١٩٧٨/٨/٢٤.راجـــع الجدول رقم ١٣ والذى يوضح التوقيع والمصادقة على اتفاقية برشلونة مـــن قبـــل الـــدول العربية

[2]) راجع نص المادة الثالثة من نفس الاتفاقية وباقى الأحكام الأخرى التى انطوت عليها فى ، المجلة المصرية للقانون الدولى ، المجلد رقم ٣٢ عام ١٩٧٦.

٢) اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون فى حماية البيئة البحرية عام ١٩٧٨

فى عام ١٩٧١ وبناء على اقتراح من الكويت، دعا المدير التنفيذى لبرنـــامج الأمم المتحدة للبيئة UNEP الى إبرام اتفاقية إقليمية من أجل حماية الخلـــيج العربى من التلوث ، وواكبت هذه الدعوة جهود كبيرة من قبل برنامج الأمـــم المتحدة للبيئة (١). الى أن انعقد مؤتمر شاركت فيه كل دول الخليج العربى فى الكويت من ١٥ الى ٢٣ إبريل عام ١٩٧٨، أسفر عن اتفاقية وخطـــة عمـــل وبروتوكول بشأن العمل الإقليمى فى حالات الطوارئ، وملحق بشأن الخطـــوط الإرشادية لوضع التقرير الخاص بتنفيذ الدول للإجراءات المقـــررة ، وأخيـــرا قرار بشأن السكرتارية المؤقتة .

وتعتبر اتفاقية الكويت من أهم الاتفاقيات الإقليمية التى ظهرت من خـــلال تلك الفترة، ومن أهم محاسنها أنها وضعت تعريـــف محـــدد لمعنـــى التلـــوث البحرى، كما أنها سدت العجز الذى كان موجودا فى اتفاقية لندن عام ١٩٥٤

---

[1]) أعلن برنامج الأمم المتحدة للبيئة منذ مارس ١٩٧٤ أن منطقة الخلـــيج منطقـــة خاصـــة، وأوصى الدول المطلة عليها بضرورة عقد اتفاقية خاصة به. وبذلك قام البرنـــامج بـــدور المنسق لتحقيق هذا الهدف بالتعاون بين خبرائه والأمانة العامة للأمم المتحدة بعد زيـــارتهم للمنطقة عام ١٩٧٦، وقد أسفرت هذه الجهود عن انعقاد لقاءات تمهيدية بين ممثلى الـــدول الثمانية فى المنطقة، أولها فى الكويت من ٦ الى ١٠ ديسمبر عام ١٩٧٦ لبحث مشـــروع الاتفاقية التى أعدها برنامج الأمم المتحدة للبيئة، ثم استكمل خبراؤهم دراسته فـــى المنامـــة من ٢٤ الى ٢٨ يناير ١٩٧٧. كما اتفق على بحـــث اقتـــراح قدمتـــه المنظمـــة البحريـــة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية – إمكو – لإنشاء مركز إقليمى لمكافحة التلوث وكان من المقرر أن ينعقد مؤتمر الكويت الذى أسفر عن الاتفاقية فى ١٩٧٧/٩/٢٩ إلا أنه بسبب انشغال الأطراف فى متابعة أعمال مؤتمر الأمم المتحدة لتلوث البحار، انعقد المؤتمر فـــى الكويت فى الفترة من ١٥ الى ٢٣ إبريل ١٩٧٨ وأسفر عن الاتفاقية المـــذكورة راجـــع : الدكتور / عبدالله الأشعل، حماية البيئة البحرية للخليج العربى من التلوث، المجلة المصرية للقانون الدولى، المرجع السابق، ص ٢٠٨.

وتعديلاتها المتلاحقة حيث شددت الاتفاقية على ثلاثة مصادر أخرى للتلوث لم تركز اتفاقية لندن، وهى التلوث بالزيت الناجم عن حوادث الناقلات، والتلـوث بالزيت الناجم عن عمليات الكشف واستغلال البترول والغاز والثروات المعدنية الأخرى فى المناطق المغمورة ، ثم أخيرا التلوث مـن النفايـات الصـناعية والمجارى وغيرها من المصادر الأرضية .

ولكن ما يؤخذ على هذه الاتفاقية أنها تركت تحديـد قواعـد المسـئولية وتعويض الضرر للدول الأطراف لتنظيمها فيما بعد، وهى بذلك تكاد تكون نقلت أحكام المسئولية وتعويض الضرر نقلا حرفيا من اتفاقية برشلونة عام ١٩٧٦.

والجدير بالذكر أنه تم التوقيع على اتفاقية الكويت من سبعة دول عربيـة بالإضافة الى إيران وذلك فى ١٩٧٨/٤/٢٤.

٣) الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن والبروتوكول الملحق بها جدة ١٩٨٢ .

بدعوة من المنظمة العربية للتربية والعلوم والثقافة التابعة لجامعة الدول العربية عام ١٩٧٤، استدعت الدول العربية المشاطئة للبحر الأحمـر بقصـد إعداد برنامج عمل للمنطقة لمكافحة ظاهرة التلوث البحرى، وبعد سنتين تمكن المجتمعون من تقرير برنامج عمل لحماية البحر الأحمر وخلـيج عـدن مـن التلوث، ذلك البرنامج الذى أصبح بعد ذلك يسمى بمنهاج حماية البيئة البحـر الأحمر وخليج عدن، وقد تلا ذلك عام ١٩٨١ اجتماع لرجال القانون والخبراء المختصين فى بيئة المنطقة، ترتب عنه تهيئة مشروع عمـل أكثـر تفصـيلا للمحافظة على البيئة البحرية فى المنطقـة، ومشـروع اتفاقيـة فـى نفـس الموضوع وبروتوكول يتعلق بالتعاون الإقليمى لمكافحة تلوث البيئة البحريـة بواسطة الهيدروكاربور والمواد الضارة الأخرى فى الحالات الطارئة. وقد تـم التصديق على كل ذلك فى اجتماع جدة عام ١٩٨٢، ووقع على البروتوكـول الملحق، ولم يقم برنامج الأمم المتحدة للبيئة بالنسبة لمـا سـلف إلا بتقـديم

الاستشارة المتعلقة على الخصوص بالتقييم البيئى .وتجدر الإشارة الى أنه قد تم وضع التوقيع على هذه الاتفاقية فى ١٩٨٢/٢/١٤ من جانب كل من السعودية والأردن واليمن الديمقراطية والصومال والسودان، ولم تستثن من الدول العربية إلا مصر بسبب ظروفها السياسية بعد التوقيع على معاهدة السلام ١٩٧٩ وتعليق عضويتها بجامعة الدول العربية. ونرى أنه لتحقيق أكبر قدر من الفعالية للاتفاقية بغرض تحقيق أهدافها يجب أن تسارع الجامعة العربية وخاصة بعد عودة العلاقات العربية المصرية فى بداية عام ١٩٨٨ لدعوة مصر للتوقيع على الاتفاقية ، وعلى الحكومة المصرية أن تسارع فى الانضمام الى الاتفاقية لأن غيابها عنها يقلل من الأهمية العملية لمكافحة التلوث البحرى فى المنطقة، نظرا لأن مصر تملك شواطئ مهمة وكبيرة على البحر الأحمر. والجدير بالذكر أن إسرائيل وأثيوبيا لم تنضما الى الاتفاقية نظرا لأن الدعوة إليها كانت من قبل جامعة الدول العربية، وبالطبع تعتبر الدولة الأولى ليست دولة من دول المنطقة ولا تعتبر دولة ساحلية على البحر الأحمر نظرا لعدم اعتراف معظم الدول العربية بها فى حين أن الدولة الثانية " أثيوبيا " تعتبر غير عربية ([1]).

---

[1]) راجع الدكتور/ إدريس الضحاك، المرجع السابق، ص ٦٦٠.

وضعية التوقيع والمصادقة على اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث والبروتوكول الملحق (حتى أول فبراير عام ١٩٨٤)

الدول	الاتفاقية والبروتوكول	
	التوقيع	المصادقة
البحرين	٢٤-٤-١٩٧٨	١-٤-٧٩
العراق	٢٤-٢-١٩٧٨	٤-٢-٨٠
الكويت	٢٤-٤-١٩٧٨	٧-١١-٧٨
عمان	٢٤-٤-١٩٧٨	٢٠-٣-٧٩
السعودية	٢٤-٤-١٩٧٨	٢٦-١٢-٨١
قطر	٢٤-٤-١٩٧٨	٤-١-٧٩
الإمارات	٢٤-٤-١٩٧٨	١-١٢-٧٩

(الجدول رقم ١٤)

وضعية التوقيع والمصادقة على الاتفاقية الإقليمية لحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث والبروتوكول الملحق بها (حتى أول فبراير عام ١٩٨٤)

الدول	الاتفاقية والبروتوكول	
	التوقيع	المصادقة
اليمن الديمقراطية	١٤-٢-٨٢	————
الاردن	١٤-٢-٨٢	————
فلسطين	١٤-٢-٨٢	————
السعودية	١٤-٢-٨٢	————
الصومال	١٤-٢-٨٢	————
السودان	١٤-٢-٨٢	————
اليمن العربى	١٤-٢-٨٢	————

(الجدول رقم ١٥)

المصدر: الدكتور إدريس الضاحك المرجع السابق ص ٨٢١

القسم الأول
الاختصاص فى حماية البيئة البحرية
ضد التلوث الناجم عن السفن

تمهيد وتقسيم

تهتم الدوائر القانونية سواء على المستوى الدولى أو المستوى الإقليمى أو حتى على مستوى التشريعات الوطنية، بمكافحة تلوث البيئة البحرية من السفن، باعتباره من أهم وأخطر المصادر التى تهدد البيئة البحرية بالتلوث، نتيجة لتزايد حركة السفن والناقلات والتطور فى حجمها وللاتجاه المتزايد الى تسيير السفن والوحدات البحرية المختلفة بالطاقة النووية. ولقد أسفرت المحاولات المستمرة والجهود المكثفة من قبل المنظمات الدولية فى مرحلة ما قبل مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، عن إقرار عدد من الاتفاقيات تضمنت أحكاما دولية وقواد فنية للتحكم فى إلقاء النفايات البترولية، والمواد الضارة الأخرى، ووضع المعايير المختلفة لمقاومة التلوث البحرى من السفن فى حالات الحوادث البحرية. وعلى الرغم من كثرة عدد الاتفاقيات الدولية التى أبرمت فى الفترة السابقة، إلا أن موضوع تلويث البيئة البحرية من السفن قد شغل حيزا كبيرا من المناقشات بين مجموعة الدول الكبرى التى تحوز الأساطيل الضخمة ، ومجموعة الدول النامية، حول مدى توسيع أو تقييد اختصاص الدولة الساحلية فى مسائل مكافحة التلوث البحرى الناجم عن السفن.

وتجدر الإشارة الى أن موضوع تلويث البيئة البحرية من السفن يعتبر هو المصدر الوحيد من مصادر تلويث البيئة البحرية الذى يتصور فيـــه إمكانيـــة تنازع الاختصاص فيما بين الدولة الساحلية ودولة العلم فى مناطق معينة. كما أن القانون الدولى للبحار تناول هذا المصدر بقدر من التفصيل نظـــرا لتنـــوع الاختصاصات المخولة لحماية البيئة البحرية ضد التلوث من السفن فيما بـــين كل من الدولة الساحلية ودولة العلم ودولة الميناء .

ولذلك فإننا بقدر أهمية هذا المصدر بالنسبة لموضوع الدراسة فإننا سوف نتناوله فى قسم مستقل على أن نفرد للمصادر الأخرى القسم الثانى مجتمعة، ونبدأ أولا بمقدمة نتعرض فيها لتحديد معنى الاختصاص فى مجال حماية البيئة البحرية ضد التلوث . وننتقل بعد ذلك لدراسة موضوع الاختصاص فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن وفقا للتقسيم التالى :

الفصل التمهيدى : تعريف السفن وأنواعها ومصادر التلوث البحـــرى النـــاجم عنها .

الـــبـــاب الأول : اختصاص دولة علم السفينة فى مســـائل مكافحـــة التلـــوث البحرى .

الباب الثانى : اختصاص الدولة الساحلية فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث فى المناطق البحرية المختلفة .

الباب الثالث: اختصاص دولة الميناء فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث .

مقدمة

تحديد معنى الاختصاص فى مجال حماية البيئة البحرية من التلوث وفقــا للمفهوم الذى نتبناه فى هذا البحث:

يعالج شراح القانون الدولى السلطات التى تتمتع بها الدولة طبقا للقانون، ومنهم من يؤثر اصطلاح السيادة La Souverainete **حيث كان غالبية شــراح القانون الدولى العام فى الماضى تتمسك باصطلاح السيادة عندما كان يعتــرف للدولة بحق ذات طابع مطلق، تباشرها على الوجه الذى يحقق مصالحها بغض النظر عن الأضرار التى تصاب بهال الدول الأخرى ([١]). ولكن بعد أن دخلــت الجماعة الدولية مرحلة التنظيم القانونى وتكوين المنظمات الدولية، لــم تعــد السيادة مدلولها المطلق كما كانت فى الماضى، بل صارت الدول والمنظمــات الدولية تتمتع بحققو قانونية تباشرها فى الحدود المرسومة لها طبقا لقواعــد**

---

[1]) راجع: أ.د/ مفيد شهاب، القانون الدولى العام، ط ٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥، ص ١٥٧.

القانون الدولى العام، ومن ثم فإن هذه الحقوق أضحت أقرب الى الاختصاصات منها الى الحقوق المطلقة .

ويذهب جانب من الفقه العربى وعلى رأسه الأستاذ الدكتور / عبـــدالعزيز سرحان فى تحديده لمدلول إصطلاح الاختصاصات بأنه، السلطات التى يمكـــن للدولة أن تقوم بها ، أو السلطات التى تملك القيام بها على ســـبيل الانفـــراد، طبقا للقانون الدولى العام

وهو ما كان يطلق عليه فى الفقه التقليدى للقانون الدولى العام ، اصـــطلاح السيادة (١).

والاختصاصات التى تملكها الدولة طبقا للقانون الدولى العام تنقسم الى ثلاثـــة أنواع:

---

[1]) راجع : أ.د/ عبدالعزيز سرحان، القانون الدولى العام، دار النهضة العربية ، ١٩٨٠، ص ٤٦٤ .

وللزيادة فى التفاصيل راجع :

- أ.د/ محمد حافظ غانم، القانون الدولى العام، ١٩٦٧، دار النهضة العربية، القاهرة ص ١٣٧– ١٥٠.–
- أ.د/ على صادق أبو هيف ، القانون الدولى العام ، ط ١١، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص١١٤–١١٨.
- أ.د/ حامد سلطان، القانون الدولى العام فى وقت السلم، ١٩٦٢، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ص٧٣٥
- أ.د/ محمد طلعت الغنيمى، القانون الدولى العام فى وقت السلم ، المرجع السابق، ص ٧٨٥ . وراجع باللغة الأجنبية حول نفس الموضوع :

- Oppenhiem, Intetnational Law, 8th , Edition 1958, 7th , Impression, 1963, p. 465.

- Waldock (H), General Course of Public International Law, Recueil des Cours, 1962,2 pp. 156 – 191.

الأول : الاختصاص الإقليمي ([1])

ويقصد به ذلك الاختصاص الذى تباشره الدولة علـى الأشـخاص الـذين يعيشون على إقليمها، والأشياء التى توجد على هذا الإقليم، والأعمال القانونية التى تتم داخل إقليمها([2]).

الثاني : الاختصاص الشخصي ([3])

ويقصد به ذلك الاختصاص الذى تباشره الدولة على طائفة مـن الأشـخاص، وذلك بغض النظر عن وجودهم على إقليم الدولـة أو خارجهـا، أو كـونهم يساهمون فى سير المرافق العامة أم لا . ويثبت هذا الاختصاص للدولة علـى مواطنيها، وعلى الشركات التى تتمتع بجنسية هـذه الدولـة وعلـى السـفن والطائرات العامة والخاصة التى ترفع علمها .

الثالث : الاختصاص الخاص بالمرافق العامة

ويقصد به ذلك الاختصاص الذى تباشره الدولة على المرافق العامة الخاضعة لها بقصد وضع القواعد والأحكام اللازمة لتسيير المرافق وإدارتها.

وتجدر الإشارة الى أن هناك نوع آخـر مـن الاختصاصـات وهـو ذلـك الاختصاصات الذى يعترف به القانون الدولى للمنظمات الدولية بمنحها سلطات محددة بالقدر الذى يمكنها من تحقيق وظائفها وأغراضها ([1]).

---

[1]) Territorial Jurisdiction.

[2]) يرى أ.د/ عبدالعزيز سرحان أن الاختصاص الإقليمي بالمعنى السابق يختلـف بـاختلاف موضوعه فقد يكون مطلقا، وهنا يتعلق الأمر بالسيادة الإقليميـة، وقـد يكـون مقيـدا، أى اختصاصات إقليمية غير مطلقة، وقد يزداد ضعفا ليشكل مجرد حقوق إقليمية واهنة، ولكن الغرض الطبيعى أن يكون الاختصاص كاملا ومانعا، ويطلق عليـه فـى هـذه الحالـة ، اصطلاح السيادة الإقليمية التى تباشرها الدولة على إقليمها الأرضى وبحرها الإقليمى ومـا يعلوها من هواء وفضاء . راجع : أ.د/ عبدالعزيز سرحان ، المرجع السابق، ص ٤٦٥.

[3]) Personal Jurisdiction,

وفى مجال حماية البيئة البحرية ضد التلوث نود الإشارة الى أن الدوائر القانونية قد اهتمت منذ بداية هذا القرن بمكافحة تلوث البيئة البحرية من مصادرها المختلفة، وقد تجلى هذا الاهتمام عن إصدار عدة اتفاقيات دولية وقواعد فنية للتحكم فى إلقاء النفايات البترولية، والمواد الضارة الأخرى ووضع المعايير لمقاومة التلوث البحرى، وتحديد المستويات (القواعد) فى مجال بناء السفن وتجهيزها، وتضمنت هذه الاتفاقيات أيضا تحديد الاختصاص فى مجال تطبيق الأحكام والقواعد بشأن التلوث البحرى، وسلطات واختصاصات كل من الدولة الساحلية باعتبارها صاحبة السيادة على إقليمها وتتمتع عليه باختصاص إقليمى فى فرض سيادتها وقوانينها فى المناطق التى تخضع لسيادتها الإقليمية، وكذلك تحديد سلطات واختصاصات دولة علم السفينة على السفن التى ترفع علمها فى مناطق أعالى البحار باعتبارها صاحبة الاختصاص الشخصى على الأفراد الخاضعين لها والمتمتعين بجنسيتها، وأيضا اهتمت هذه الاتفاقيات بتحديد اختصاص دولة الميناء باعتبارها صاحبة السيادة على إقليمها فى اتخاذ ما يلزم من إجراءات بوليسية أو قانونية ضد السفن المخالفة.

ونحن بصدد دراسة الاختصاص فى حماية البيئة البحرية ضد التلوث، فإننا نقصد بالاختصاص وفقا لمفهوم هذه الدراسة الاختصاص الإقليمى للدولة التى تتمثل فى سلطتها فى وضعه القواعد الوطنية وسن التشريعات المحلية بهدف حماية إقليمها البحرى من التلوث سواء فى المناطق التى تخضع لولايتها الإقليمية أو تلك التى تتمتع عليها بولاية إقليمية محدودة. كما أننا سوف

---

[1]) كان القانون الدولى التقليدى لا يعترف فى الماضى بمدلول السيادة إلا للدول باعتبارها كيانا مستقلا ولكن بعد أن دخلت الجماعة الدولية فى مرحلة التنظيم القانونى وترتب على ذلك تكوين المنظمات الدولية، كان من الضرورى أن يمنح القانون الدولى هذه المنظمات اختصاصات مستقلة عن الدول لكى تتمكن من تحقيق أهدافها .

نتناول فى هذه الدراسة الاختصاص الشخصى باعتبـاره مـن الاختصاصـات المخولة للدولة التى تباشرها على السفن التى تحمل علمهـا، وتتمثـل هـذه الاختصاصات فى حقها فى تطبيق المستويات (القواعد) فى مجال بناء السفن وتجهيزها ، واختصاص ها فى محاكمة رعاياها فى حالة ارتكابهم لمخالفـات تلوث البيئة البحرية فى المناطق التى تخضع السفينة فيهـا بموجـب أحكـام القانون الدولى لاختصاص الدولة التى تحمل علمها .

ولذلك فإن دراستنا سوف تتركز على دراسة بعـض الاتفاقيـات الدوليـة الهامة فى مجال مكافحة التلوث البحرى وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة الجديـدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ للوقوف على أهم الاتجاهات حول مسـألة تحديـد الاختصاص فى حماية البيئة البحرية ضد التلوث ، باعتبار أن مـؤتمر الأمـم المتحدة الثالث للبحار الذى أسفر عن الاتفاقية الجديدة كـان يعـالج التلـوث البحرى من زاوية تحديد الاختصاص فى تنفيـذ الأحكـام المتعلقـة بـالتلوث وتطبيقها، كما أننا نتعرض من خلال هذا البحـث الـى مسـألة الاختصـاص القضائى (العقوبى) باعتباره من الاختصاصات التى تتفرع من الاختصـاص الإقليمى للدولة [١] ومن جهة أخرى هناك نوع من الاختصاصـات لا يـدخل ضمن الاختصاص الإقليمى أو الشخصى، أو الاختصاص الخـاص بـالمرافق العامة وهو اختصاص المنظمات الدولية فى مجال حماية البيئة البحرية والذى سوف نتطرق إليه فى بعض المواضيع المتفرقة من هذا البحث [٢].

---

[1]) راجع أ.د/ مفيد شهاب، المنظمات الدولية ، دار النهضة العربية، القاهرة ، ١٩٨٥، ص ٥٩ .

[2]) عندما بدأت أجراس حماية البيئة تدق ويعلو صوتها فى منتصف الستينات لتتبلور فى بداية السبعينات وذلك بسبب النمو الصناعى، والانفجار السكانى، وظهور مصادر جديدة للطاقـة تحمل مخاطر عظيمة للجنس البشرى، وازدياد معـدلات التلـوث والاسـتخدام المتزايـد للمبيدات والمخصبات والاستغلال غير الرشيد والتعسفى للموارد البحريـة والبريـة، لـم

الفصل التمهيدى
تعريف السفن وأنواعها
ومصادر التلوث البحرى الناجم عنها

تمهيد وتقسيم

إن البحث فى مسألة تحديد الاختصاصات فى حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن بأنواعها المختلفة، يستلزم التعرض للجهود العالمية المتعلقة بالسفن من حيث تحديد ماهيتها، ومن حيث تحديد أنواعها المختلفة للوقوف على نطاق سريان الاتفاقيات والقواعد الدولية والوطنية لمنع التلوث البحرى الناجم عنها.

تتخلف المنظمات الدولية عن الإسهام بدورها فى حل هذه المشاكل الجديدة على العلاقات الدولية، ولم تتقاعس عن تسخير مواردها وإمكانياتها لصيانة البيئة والمحافظة على مواردها الطبيعية. ولذلك أعطى القانون الدولى العام لهذه المنظمات اختصاصات لا تستند الى السيادة الإقليمية أو الى الولاء الشخصى، بل هى اختصاصات تستمدها المنظمة الدولية من النصوص الموجودة فى مواثيقها والتى تمنحها اختصاصات تتمثل فى حق التصدى ومواجهة مشاكل التلوث البحرى. ولكن مواجهة مشكلة التلوث البيئى ليست قاصرة على المنظمات الدولية التى يمنحها ميثاقها الاختصاصات فى وضع القواعد والقوانين التى تهدف الى حماية البيئة ضد التلوث ، بل إن الاختصاص أصبح مخولا لمعظم المنظمات الدولية فى مواجهة هذه المشكلة حتى فى حالة غياب النصوص التى تخولها هذا الاختصاص – حيث تقوم كل منظمة ببحث ومعالجة أمور البيئة خاصة تلك التى لها ارتباط بالأهداف التى قامت من أجل تحقيقها. ولقد تمثل ذلك فى إجراء الدراسات والبحوث والتجارب المتعلقة بالبيئة وبعناصرها الطبيعية، وإصدار القرارات والتوصيات التى تهتم بمشاكل = = البيئة، وإعداد العديد من الاتفاقيات الدولية التى تعالج حماية هذا العنصر أو ذلك من عناصر البيئة، ووضعت العديد من المعايير والمستويات والمواصفات البيئية فيما يتعلق بالتلوث وأثاره على الإنسان والكائنات الحية وعلى الوسط المحيط على هذه الأرض. راجع : أ.د/ عبدالعزيز مخيمر ، دور المنظمات الدولية فى حماية البيئة ، سلسلة دراسات البيئة ٢، دار النهضة العربية، ص ٧٥ – ٧٦ .

كما أن تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن قد يكون بطريقة عمدية بسبب التصريف العمدى للمخلفات المختلفة فى البحار والمحيطات، وقد يحصل التلوث من السفن بطريقة عرضية كأن يكون نتيجة لتصادم أو جنوح .

ولذلك فإننا سوف نقسم هذا الفصل التمهيدى الى المبحثين الآتيين :

المبحث الأول : تعريف السفن وأنواعها .

المبحث الثانى: مصادر تلوث البيئة البحرية من السفن .

المبحث الأول
تعريف السفن وأنواعها

سوف نتعرض فى هذا المبحث لتعريف السفن وأنواعها وفقا للقوانين الوضعية الداخلية، ووفقا لأحكام القانون الدولى العام، على أن يكون ذلك بإيجاز فى فرعين وفقا للتقسيم التالى:

الفرع الأول : تعريف السفن وفقا للقوانين الوضعية الداخلية

تعتبر السفينة المحور الذى تنجذب إليه كافة مسائل ومشاكل القانون البحرى سواء فى ذلك القانون البحرى الداخلى أو القانون البحرى الدولى الذى يهتم أساسا بتنظيم الملاحة البحرية من كافة جوانبها (1). وفيما يتعلق بموقف التشريع المصرى حول تعريف السفينة، نرى أن التقنين البحرى المصرى لم يضع حتى الآن تعريفا للسفينة، ولكن أغلب الفقه والقضاء مستقر على تعريفها بأنها المنشأة التى تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، كما يضع القانون البحرى الجديد تعريفا مشابها إذا يقرر أن السفينة هى كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم

---

[1]) راجع : أ.د/ إبراهيم العنانى ، قانون البحار ، ج ١، دار النهضة العربية بالقاهرة، ١٩٨٢، ص٧٧.

تستهدف الربح، وهو تعريف يؤكد ما استقر عليه الفقه والقضاء من ســريان القانون البحرى على سفن النزهة ([1]).

أ) فلابد أولا أن تكون المنشأة مخصصة للقيام بالملاحة البحرية، فيراعى فى بنائها قدرتها على عبور البحر، وتحمل المخاطر البحرية، ولا يهم بعد ذلك أن تخصص لملاحة رئيسية أو تبعية أو لملاحة أعالى البحار أو لملاحــة ساحلية كذلك لا يهم حجمها أو طراز إنشائها. كما لا يشــترط أن تكــون السفينة قد قامت فعلا بالملاحة البحرية ، بل هى تعتبر كذلك حتــى وهــى مازالت فى مرحلة البناء، كما تحتفظ المنشأة بوصــفها ســفينة مادامــت صالحة للملاحة البحرية، فإذا فقدت هذه الصلاحية فقدت صــفتها ، فهــذه الصلاحية للملاحة فى البحر هى معيار السفينة، لــذلك لا تعتبــر ســفينة المنشآت العائمة التى لا تبرح الموانئ عادة كالرافعات العائمة والأرصــفة العائمة، والصنادل، والبراطيم والكراكات .

ب) يجب أن تخصص المنشأة العائمة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ومن ثم لا تعتبر سفينة المركب النهرى، كذلك لا تعتبر سفن الطائرات المائية Hy Dravious.

وتشمل السفينة ملحقاتها، كالآلات والصــوارى والأهــلاب وقــوارب النجــاة والمرافعات والدفة وسائر ما يكون لازما ومفيدا لملاحة السفينة واســتقلالها سواء كان منفصلا أو متصلا .

---

[1]) راجع: أ.د/ على البارودى، مبادئ القانون البحرى، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٧٥، ص٢ .

وللزيادة فى التفاصيل حول التحديد القانونى لماهية السفينة راجع :

Colombs (J), The International Law of the Sea , 5 th Lonqmans, London, 1962, p. 63.

ويذهب "جيدل" فى تعريف السفينة الى القول بأنها ليست كل آلة عائمة، وإنما السفينة هى آلة عائمة تتحرك فى المساحات البحرية المحددة، وهذه الحركة قد تكون بوسيلة موجودة فى السفينة ذاتها، وهذا هو الأمر المعتاد ، وقد تكـــون بوسائل أخرى خارجية عنها، ويدخل فى هذا النطاق الصنادل البحرية التـــى لا توجد بها وسائل دفع ذاتية تعتبر مع ذلك سفنا بحرية(١).

الفرع الثانى : تعريف السفن وفقا لأحكام القانون الدولى العام

تبدأ كل معاهدة بحرية – كما هو معروف – بتعريف أهم المصطلحات الواردة بها ومن أهمها تعريف السفينة حيث تختلف من معاهدة الى أخرى طبقا لنطاق تطبيق كل منها ، وعلى ذلك فإنه يجدر بنها أن نعـــرف الســـفينة والوحـــدات البحرية وفقا لبعض المعاهدات الدولية المعنية بحماية البيئة البحريـــة ضـــد التلوث الناجم عن السفن .

فطبقا للتعريف الوارد فى المعاهدة الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالزيت عام ١٩٥٤ والمعدلة عام ١٩٦٢ ، تعتبر سفينة وفقا لنص المـــادة الأولـــى مـــن الاتفاقية بعد تعديلها سنة ١٩٦٢(٢) أية سفينة من أى نوع تعبر البحار ، بما فى ذلك الوحدات العائمة أثناء قيامها برحلة بحرية سواء كانت تسير بآلاتها أو كانت تقطرها سفينة أخرى. كما عرفت أيضا الاتفاقية فى التعديل المشار إليه

---

[1] راجع : **Gidel, op. cit, p. 2.**
مشار إليه فى رسالة الدكتور عطية صالح سليمان، السابق الإشارة إليها، ص ٤٧٤.

[2] حيث جاء نص المادة الأولى من تعديل سنة ١٩٦٢ وفقا لما يلى :

A Ship means any sea-going vessel of any type whatsoever, including floaing craft whether self-propelled or towed another vessel, making a sea vayage

– راجع نص الاتفاقية وتعديلاتها فى : **Timagenis, op, cit, p. 367.**

سابقا ناقلة الزيت بأنها السفينة التى يكون الجزء الأكبر من القسم الخاص بشحن البضائع قد بنى أو خصص لغرض نقل البضائع السائلة سائبة (صب) والتى هى فى الوقت الحاضر لا تحمل بضائع غير الزيوت فى الجزء المذكور .

ويلاحظ على التعريف السابق أن التعديل الذى طرأ على اتفاقية منع تلويث البحر بالزيت عام ١٩٥٤ والذى حدث فى ١٩٦٢، أنه تدارك النقص الذى تمثل فى عدم إشارة الاتفاقية عام ١٩٥٤ لتعريف السفينة ويعتبر هذا التعريف أول تعريف قانونى على المستوى الدولى للسفينة وناقلات الزيت، وقد بقيا على التعريفات السابقة بحالهما حتى بعد التعديلات التى أدخلت على الاتفاقية فى عام ١٩٦٩([١]).

وبحلول عام ١٩٧٣، تم عقد الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحرى من السفن، وأدخل على تعريف السفينة تعديل، بحيث أصبح هذا التعريف يشمل كل أنواع المركبات البحرية، كالسفن أآ كان نوعها ، طالما أنها تعمل فى البيئة البحرية، بما فى ذلك قوارب بالهيدروفيل، والمركبات ذات الوسائل الهوائية، مثل الهوفراكرافت ، والمركبات الغواصة، والمنشآت الثابتة والعائمة ([٢]).

ويلاحظ على التعاريف المختلفة لاصطلاح السفينة ، سواء وفقا للتشريعات الوطنية أو وفقا لأحكام القانون الدولى العام المتمثل فى اتفاقيات منع التلوث البحرى من السفن، إنها تعكس التطور الكبير الذى طرأ على مفهوم السفينة كمصدر للتلوث البحرى منذ عقد اتفاقية عام ١٩٥٤ ، الى عقد اتفاقية منع التلوث من السفن الموقعة فى لندن عام ١٩٧٣ ، فقد تطور هذا المفهوم فى

---

[1]) نصت الفقرة الرابعة من المادة الثانية على تعريف السفينة وفقا للاتفاقية بأنها :

A Ship means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil toats-air cushion vehicles submersibles, fleating craft and fixed or floaling platforms.

[2]) راجع : الدكتور عطية صالحة سليمان، المرجع السابق، ص ٤٧٨ – ٤٧٩ .

ضوء التغيير الذى طرأ على نظرة الجماعة الدولية الى الهدف من منع التلويث البحرى على أساس المتغيرات الدولية فى المحيط العلمى والتقنى .

الفرع الثالث :أنواع السفن

تنقسم السفن من حيث غرض استخدامها الى قسمين رئيسيين هما ، السفن العامة والسفن الخاصة. وسوف نشير الى كل من هذين النوعين بقدر من الإيجاز.

المطلب الأول :السفن العامة

وهى السفن التى تستخدمها السلطات العامة فى الدولة لأداء خدمات عامة، ولغير الأغراض التجارية وتنقسم السفن العامة الى قسمين ، سفن حربية، وسفن غير حربية.

والسفينة الحربية وفقا لنص المادة ٢٩ من اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ بأنها " السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التى لها جنسية هذه الدول وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه فى قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط فى القوات المسلحة النظامية " ويلاحظ على هذا التعريف أنه يتشابه الى حد كبير مع التعريف الذى أوردته اتفاقية جنيف لأعالى البحار عام ١٩٥٨([1]).

أما السفينة العامة غير الحربية فهى السفن التى تملكها الدولة أو تستغلها فقط فى أداء الخدمات الحكومية غير التجارية ، ومن أمثلة هذه السفن العامة ، السفن المخصصة لنقل البريد وسفن المستشفيات وسفن الأرصاد والسفن المخصصة للبحث العلمى وسفن الجمارك .

وتتمتع السفن العامة بقسميها بوضع قانونى خاص يميزها عن السفن الخاصة من حيث معاملتها فى أعالى البحار، حيث تحيطها حصانها كاملة تجاه

---

[1]) راجع نص المادة الثامنة فى فقرتها الثانية من اتفاقية جنيف لأعالى البحار عام ١٩٥٨ .

اختصاص أى دولة أخرى غير دولة العلم، كما تنفرد بأحكـــام خاصـــة أثنـــاء ممارستها لحق المرور البرئ والمرور العابر فى المناطق البحرية التى تمارس فيها هذه الحقوق([1]).

المطلب الثانى : السفن الخاصة وما فى حكمها

يقصد بهذا النوع من السفن أنها السفن غير الحكومية والتى تســتخدمها الهيئات والشركات والأفراد فى أعمال تجارية، ووفقا للتطورات الجديدة لقانون البحار يندرج تحت هذا النوع من الســفن، الســفن الحكوميــة المســتخدمة لأغراض تجارية كما يندرج تحت هذا النوع من السفن أيضا السفن التجاريــة وناقلات الزيت والغاز بأنواعها وأحجامها المختلفة وسفن الصيد وسفن النزهة ([2]).

ويختلف مركز السفينة التجارية عن السفينة الحربية من حيث البناء والتجهيز والطاقم والمهام التى توكل الى كل منها، وكل ذلك يترتب عليه بطبيعة الحال اختلاف فى المراكز القانونية. وفيما يتعلق بوضع السفينة الخاصة فى أعالى البحار، اتفــق الفقه والقضاء الدوليين على ضرورة أن توجد رابطة معينـــة بـــين هـــذه الســـفينة الخاصة والدولة التى تتبعها ([3]).

---

[1]) راجع : أ.د/ إبراهيم العنانى، قانون البحار، ج١، المرجع الســـابق، ص ١٠٢. وللزيـــادة راجع أيضا:

- أ.د/ مفيد شهاب ، المرجع السابق، ص ١٧٥.
- د/ عوض محمد المر، المرور البرئ فى البحار ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقـــوق، جامعة عين شمس، ١٩٧٧، ص ٤٨٨.
- أ.د/ محمد طلعت الغنيمى، الوسيط فى قانون السلام – القانون الدولى العام أو قانون الأمم المتحدة – فى زمن السلم، منشأة المعارف الإســـكندرية، طبعـــة ١٩٨٢، ص ٧٢٤ .

[2]) راجع : أ.د/ على البارودى، المرجع السابق، ص ٢١.

[3]) راجع : أ.د/ مفيد شهاب ، قانون البحار والمصالح العربية، المرجع السابق، ص ١٨٠ .

وتجدر الإشارة الى أننا نقصد بالسفن وفقا لمفهوم الدراسة فى هذا البحث جميع السفن سواء الحربية أو السفن العامة التى تستخدم فى الأغراض غيــر التجارية ، أو السفن الخاصة وما فى حكمها.

المبحث الثاني
مصادر تلوث البيئة البحرية من السفن

تمثل التجارة المنقولة بحراً ما يزيد عن ٨٠% من التجارة الدولية مــن حيث الحجم، ولقد زاد حجم الأسطول البحري ليساير هذا التزايد فى التجــارة الدولية، ونتج عن ذلك حركة هائلة فى البيئة البحرية أدت الى تزايــد فــرص تلويثها . ويعتبر تلوث البيئة البحرية بزيت البترول الناجم عن السفن وناقلات الزيت من أهم الملوثات التى تصيب البيئة البحرية وذلك بسبب الزيادة الكبيرة فى إنتاج الزيت من أهم الملوثات التى تصيب البيئة البحريــة وذلــك بســبب الزيادة الكبيرة فى إنتاج الزيت التى تمت فى الخمسين عاماً الماضية ، وأدت هذه الزيادة فى الإنتاج الى زيادة مماثلة فى عدد الناقلات وفى زيادة حمولتها من النفط، ويتبع هذه الزيادة فى العدد والحمولة بطبيعة الحــال زيــادة فــى الحوادث مما ينتج عنه زيادة فى إمكانية تلوث البيئة البحرية([1]).

---

[1]) ويوضح الجدول التالي مصادر تلويث البيئة البحرية بزيت البترول ونسبته على المستوى العالمي:

عمليات انسكاب البترول	النسبة	عمليات انسكاب البترول	النسبة
عمليات نقل الناقلات (الصابورة)	%٢١,٨	تساقط الأمطار والهواء فى	%٩,٥
عمليات نقل البترول الخام	%٩,٨	البحار	%٩,٨
والتصادم	%٣,٣	تصريف طبيعي للحقول	%٣١,١
مخلفات مصانع تكرير البترول.	%١٢,١	والناقلات	
عمليات استكشاف واستخراج		مصادر أخرى	
البترول			

وتتلوث البيئة البحرية من السفن إما من ناقلات الزيت وإما من الوحدات البحرية الأخرى المختلفة.ونظراً لأهمية هذا المصدر باعتباره أهم بل وأخطر الملوثات التي تصيب البيئة البحرية، فإننا سوف نتناول هذا المبحث من خلال التقسيم التالي:

الفرع الأول: ناقلات الزيت كمصدر لتلويث البيئة البحرية.

الفرع الثانى: الوحدات البحرية الأخرىغير ناقلات الزيت كمصدر لتلويث البيئة البحرية.

الفرع الأول

ناقلات الزيت كمصدر لتلويث البيئة البحرية

تتلوث البيئة البحرية بالزيت من مصدرين أساسيين بسبب السفن، إما بالإلقاء العمدى للمخلفات الزيتية وهو ما يسمى بالتلوث العمدى، وإما بالتلوث العرضى بسبب الزيت الذى يتسرب من السفن عقب الحوادث البحرية، وسوف نلقى الضوء على هذين المصدرين بقدر من الإيجاز وفقاً للتقسيم التالى([١]):

الجدول رقم (١٦)

المصدر: مؤتمر تنظيم وإدارة وحماية البيئة، القاهرة الفترة من ٩ ـــ ١١ يناير ١٩٨٣.

[1]) نصت المادة الثالثة من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن عام ١٩٧٣ على تعريف ناقلة الزيت بقولها : هى السفينة أو المعدة أساساً لنقل الزيت فى الفراغات، وكذا الناقلات المشتركة وسفن الصهاريج لنقل المنتجات الكيميائية.

وتنقسم ناقلات الزيت عادة إلى قسمين:

-ناقلات نظيفة أو بيضاء وهى التى يمكن أن تحمل أى ناتج من منتجات الزيت.

-ناقلات قذرة أو سوداء وهى التي تحمل نفايات الوقود وقد تحمل الزيت الخام أحياناً.

راجع : أ.د/محمد طلعت الغنيمى" البترول العربي وأزمة الشرق الأوسط" كتاب الساعة، مطابع الهيئة المصرية للكتاب ، عام ١٩٧٤، ص٧٥.

المطلب الأول
التلوث العمدى نتيجة لإلقاء المخلفات الزيتية
بسبب مياه الموازنة التى تقذفها الناقلات

وفقاً لطبيعة ناقلة الزيت لا يمكنها أن تبحر أثناء رحلة العودة وبعد تفريغ حمولتها من البترول الخام دون موازنة ثقلها، بما يسمى بمياه الموازنة فلابد من تحملها بمياه البحر فى خزنات الزيت الخام بكميات تتراوح من ٣٠% الى ٥٠% من سعة الناقلة، وإلى عهد ليس ببعيد كانت الناقلات تفرغ هذه الحمولة فى المناطق البحرية المختلفة إلى ان وضعت الاتفاقية الدولية أنظمة ثابته وتعليمات محددة لفصل النفط عن مياه الموازنة قبل إلقائها فى البحر.[1]

[1] تعنى مياه الموازنة، مياه البحر الذي تملئ بها الخزانات بعد تفريغ الناقلة ، وتتراوح كمية المياه من ٣٠% الى ٥٠% من سعة الناقلة على النحو التالي:

- تحمل الناقلة ٣٠% من سعتها مياه بحر عند مغادرتها لميناء التفريغ مباشرة.
- تحمل الناقلة٢٠% من سعتها مرة أخرى فى أعالى البحار، حيث يتم أولا غسل الخزانات بمياه البحر وتنظيفها من البترول حيث يتم فصل الزيت وينقل الى ما يسمى **Slop Tank** وعند ملاء الخزنات بنسبة ال ٢٠% من سعتها مرة أخرى تسمى **Cleand Tank**، وبنفس الاسلوب يتم تنظيف الخزنات الأولى ٣٠% حيث تكون قد إنفصل فيها البترول عن ماء البحر مكونة طبقة يعتمد سمكها على كمية البترول فى ذلك الخزان، ويتم نقل البترول الى **Slop Tank** ويرمى الماء الى البحر ومن ثم ملئها بمياه بحر وتكون أيضاً نظيفة أى يمكن إعتبارها مياه نظيفة لحد ما عند وصولها الى موانى التحميل علماً بأن تركيز البترول بالماء المسموح به فى هذه الحالة يجب ألا يتجاوز ١٥ جزء بالمليون.
- راجع: على الدباغ: التلوث فى الخليج المشكلة والحلول" بحث مقدم الى ندوة حماية البيئة البحرية ضد التلوث التى عقدت فى الاكادمية العربية للنقل البحرى بالشارقة عام ١٩٨٤، ص٣.

ولكن مع غيبة الرقابة والاشراف فإن أنظمة وتعليمات فصل الزيت من مياه الموازنة غير المعمول بها من الناحية العملية، ويتم تجاوزها من قبل ناقلات الزيت. ومن هنا برزت مشكلة تلويث البيئة البحرية عن طريق قذف مياه الموازنة فى البحر، وأصبحت من المصادر الرئيسية لتلوث البحار والمحيطات بالنفط نتيجة لتزايد حركة الناقلات، على الرغم من أن أغلبية الناقلات لديها أنظمة ثابتة وتعليمات محددة لفصل النفط عن عمليات تنظيف مياه الصابورة الملوثة قبل إلقائها فى البحر. وتزداد أهمية هذا المصدر على الرغم من أن القواعد الخاصة ببناء الناقلات الجديدة تستلزم تواجد تسهيلات مناسبة لفصل الزيت عن المياه بكفاءة مرتفعة وتجميع النفط المنفصل فى مستودعات خاصة بالرواسب. بالرغم من كل ذلك إلا انه قلما يتم تنفيذ تلك الأنظمة والتعليمات أو تشغيل الأجهزة المذكورة بصورة دقيقة حيث تطغى فى كثير من الاحيان الاسباب المتعلقة بضرورة تشغيل هذه الناقلات بكفاءة إقتصادية قصوى أو لأسباب طارئة أخرى. ومن هنا برزت مشكلة مياه الموازنة. ولعل من الامور التى تلفت النظر وتدق ناقوس الخطر،إتجاه النية الى التوسع فى بناء الناقلات العملاقة التي تزيد حمولتها عن نصف مليون طن([1])، مع وجود مؤشرات إلى أنه بحلول نهاية هذا القرن فإن الناقلات حمولة مليون طن يمكن أن يكون شيئاً مألوفاً، ونحن نرى أنه فى ظل غيبة الرقابة وإهمال معالجة المخلفات الزيتية، فإن زيادة كمية مياه الصابورة أمر وارد ومحقق الوجود مما يؤدى الى تزايد فرص تلوث البيئة البحرية.

---

[1]) عبرت قناة السويس فى يوم ١٩٨٦/٨/١٦ ناقلة البترول اليونانية **Hellos Fos** والتي تزن حمولتها أكثر من نصف مليون طن (٥٥٥٠٥١طناً) ويبلغ طولها ٤١٤ متراً وعرضها٦٣ مترا وتعتبر أكبر ناقلة فى العالم.

– راجع: النشرة الدورية الشهرية لقناة السويس، أغسطس عام ١٩٨٦، إدارة الشئون الإدارية ، قسم الإحصاء، ص ١٠.

المطلب الثاني
التلوث العرضي الناجم عن الحوادث البحرية

إن نسبة الزيت المتسرب إلى البيئة البحرية نتيجة للحوادث يعتبر أقل بكثيــر من تلك الناجمة عن تشغيل الناقلات، غير أن حوادث الناقلات العملاقة ينـــتج عنها تلويث شديد بالزيت ، ويؤدى إلى أضرار بالغة بالبيئة البحريـــة نتيجـــة لتركيز الضرر فى منطقة محددة مهما بلغ انتشـــاره . وقـــد قـــدرت حـــوادث التصادم سنوياً بحوالي ٧% من حجم الأسطول العالمي ، حيث قـــام الاتحـــاد الدولى لناقلات النفط بإجراء مسح شامل لحوادث التلوث التى سببتها الناقلات . وتشير السجلات حتى عام ١٩٧٩ الى ما يزيد على ١٧٠٠ حادثة منها ٥٢ حادثة نتج عنها أضرار بالغة بالبيئة البحرية ، هذا فضلاً عن الزيادة الكبيـــرة فى عدد الحوادث التى حدثت خلال فترة الثمانينات وأدت ألى تدمير بيئى شامل فى البحار والتى وقت فيها.(١)

---

[1]) وكان أتزايد حركة الناقلات وكثافة الأنشطة المتعلقة بالبحث والتنقيـــب عـــن الـــنفط فـــى الاجراف القارية أن زاد فى الثمانينات عدد الحوادث البحرية التى نتج عنها تلويث خطيـــر للبيئة البحرية، حتى أن منطقة الخليج العربى وحدها شهدت ١٨٥ حادث تلوث بحرى عـــام ١٩٨٧.

- راجع: الخطاب الذى ألقاه الدكتور عبدالرحمن العوضى وزير الصحة فـــى الكويـــت فـــى إفتتاح الدورة التدريبية حول تشغيل وصيانة معدات مكافحة التلوث البحرى بالبترول، والتى عقدت فى أبو ظبى يوم ١٩٨٨/١/٢٥، جريدة الاتحاد عدد يوم ١٩٨٨/١/٢٦.

ولاشك أن الاهتمام الزائد بهذا المصدر يعزى الى حوادث بحرية كثيرة وقعت وكان لها أكبر الأثر على البيئة البحرية([١])،وعلى الاخص النتائج المؤسفة التى ترتب على الحفر فى قنال سانتا باربارا فى كاليفورنيا، ثم تحطيم السفينة الليبيرية تورى كانيون بالقرب من سواحل إنجلترا فى مارس ١٩٦٧ والتى كانت محملة بالنفط الخام من الكويت فى طريق عودتها إلى إنجلترا عندما إصطدمت ببعض الخور والشعب المرجانية الموجودة فى الجنوب الغربى للسواحل البريطانية، وكان نتيجة لهذا الحادث أن تلوثت مساحات شاسعة من مياه البحر إمتدت إلى السواحل الفرنسية([٢]). وهناك حوادث أخرى نذكر منها حادثة Urqiola **فى مايو عام ١٩٧٦ التى تحطمت أثناء دخول ميناء** La Coruna **فى شمال أسبانيا لتفريغحمولتها البالغة ١٠٥ آلاف من النفط الخام الإيرانى حيث انفجرت واحترقت بكاملها . وكذلك عام ١٩٧٤ هوت الناقلة** Metula **أثناء عبورها مضائق ماجلان فى جنوب شيلى. وفى الولايات المتحدة الأمريكية وقع تصادم بين الناقلة** Arizona Stenderd **والناقلة** Oregon

[1]) تناقلت وكالات الأنباء يوم ٢٧-٣-١٩٨٩ خبر اصطدام ناقلة بترول عملاقة وتدعى أكسون فالديز بالقرب من ساحل الآسكا بالولايات المتحدة الأمريكية ببعض الشعب المرجانية ولقد ترتب على هذه الكارثة أن تسربت كميات هائلة من النفط قدر حجمها المبدئي بحوالي ١١ مليون جالون غطت حوالي ٥٠ ميلاً مربعاً وحدد الخبراء المختصين بالمكافحة أن يصل حجم بقعة الزيت ليغطى حوالي ١٥٠ ميل مربع. ولقد استحوذ هذا الحدث على أكبر اهتمام إعلامي وسياسي إلى درجة أن أمر الرئيس الأمريكي جورج بوش بتشكيل فريق من أشهر علماء أمريكا للقيام بعمليات التطهير وأعلن أن هذه الكارثة البيئية الخطيرة تعتبر من أخطر الكوارث البيئية البحرية الأمريكية فى العصر الحديث.

- راجع : جريدة الأخبار-العدد الصادر يوم ٢٧-٣-١٩٨٩.

[2]) راجع: الدكتور كمال القيس " التلوث ومياه الخليج العربي " محاضرة ألقيت فى الموسم الخامس لجامعة الكويت فى العام الجامعى ١٩٧٢/٧١، ص٢.

Stenderd بالقرب من ميناء سان فرانسيسكو فى يناير عام ١٩٧١[١]. وهناك حوادث أخرى كثيرة غير ان أهمها على الإطلاق هى كارثة السفينة أماكو كاديس أمام الشواطىء الفرنسية عام ١٩٧٨[٢] . هذا وتعتبر حادثة تسرب الزيت من حقل النيرو الإيراني فى عام ١٩٨٣ من أخطر الكوارث البيئة فى

---

[1]) ونتيجة للزيادة الكبيرة فى عدد الحوادث البحرية التى سببت تلوث خطير للبيئة البحرية فقد عقد فى فبراير عام ١٩٧٨ مؤتمر لإجراء بروتوكول لاتفاقية ١٩٧٣ لمنع التلوث البحرى من السفن ومعاهدة سلامة الأرواح فى البحار عام ١٩٧١، وكانت قد دعت إلى عقد هذا المؤتمر الولايات المتحدة الامريكية بسبب زيادة الحوادث البحرية والتلوث على سواحلها وتهدف هذه البروتوكولات الى الحد من التلوث البحرى والحوادث البحرية بتعديلات تصميم الناقلات وتجهيزها بخزانات مياه منفصلة لتفادى أضرار التلوث الناشىء عن تصريف مياه الصابورة.

[2]) ويوضح الجدول التالى الحوادث البجرية ذات الاثر الخطير على البيئة البحرية فى العصر الحديث:

الكارثة البحرية	التاريخ	مصدر النفط	كمية الزيت المنسكبة فى البيئة البحرية	مدى بقعة الزيت الناجمة عن الكارثة
تورى كانيون	مارس ٦٧	السعودية	١١٧ ألف طن	وصلت السواحل
سانتا باربارا	يناير ٦٩	كاليفورنيا	١٢٣ ألف طن	وصلت السواحل
فلوريدا	سبتمبر ٦٩	نفط رقم ٢	٦٥٠ ألف طن	وصلت السواحل
أرو-كندا	فبراير ٧٠	بانكر (س)	١٨,٢٢٠ ألف طن	وصلت السواحل
ميتولا-شيلى	أغسطس ٧٤	السعودية	٩٣ ألف طن	وصلت السواحل
أركيولا- أسبانيا	مايو ٧٦	الخليج العربى	١١٠ ألف طن	وصلت السواحل
أركوميرشنت الولايات الامريكية	ديسمبر ٧٦	نفط رقم(٦)	٢٧ ألف طن	وصلت السواحل
أماكو كاديس-فرنسا	مارس ٧٨	الخليج العربى	٢٨٠ ألف طن	وصلت السواحل

جدول رقم(١٧)

المصدر-الدكتور محمد عبدالرحمن الصرعاوى"تنظيف الشواطىء من آثار بقع الزيت" أبو ظبى مؤسسة الإتحاد للصحافة والنشر قسم المعلومات جريدة الوطن العربى عدد يوم ٨ مايو ١٩٨٣.

العصر الحديث، حيث تسببت هذه الكارثة فى تدمير بيئى كامل للأحياء البحرية ، واستحوذت على أكبر اهتمام إعلامي وقانونى وسياسى فى ذلك الوقت . وهناك أيضاً التلوث الناجم عن سوء تشغيل ناقلات الزيت أو سوء تشغيل معداتها وهو نوع من انواع التلوث العرضى ويحدث هذا التلوث عندما يتسرب الزيت من الناقلات عن طريق إلقاء الشوائب فى البحر من الطافيات الخاصة بالزيت فى البحر والتى تربط بجانب الناقلات لتحميلها بالنفط او لسحب النفط منها ، كما يحدث التسرب أثناء التحميل أو التفريغ ، وأيضاً أثناء عمليات التفريغ من ناقل كبيرة الى ناقلة أصغر بغرض تقليل غاطس السفينة العملاقة.

الفرع الثانى: الوحدات البحرية الاخرى غير ناقلات الزيت كمصدر لتلويث البيئة البحرية:

إن التلوث الناتج من السفن والوحدات البحرية الأخرى يعتبر ضئيلا بالنسبة للمقارنة بالتلوث الناتج عن ناقلات الزيت، ولكن نظراً للاعداد الكبيرة لهذه السفن والوحدات البحرية المختلفة وتجمعها فى أماكن متقاربة داخل الميناء الواحد، فإن الملاحظ تزايد التلوث وخاصة المخلفات الزيتية ، ولقد حددت المعاهد الدولية المعنية بمكافحة تلويث البيئة البحرية الناجم عن السفن والوحدات البحرية الاخرى الموقعة فى لندن عام ١٩٧٣ مصادر هذه الملوثات التى تتسرب الى البيئةو البحرية بطريقة أو بأخرى فيما يلى:

١- المواد السائلة الضارة المنقولة صباً.

٢- المواد الضارة المحمولة بحراً فى عبوات أو فى شحن أو فى صهاريج متنقلة.

٣- مخلفات الصرف الصحى من السفن.

٤- فضلات السفن والوحدات البحرية الأخرى.

٥- إلقاء المخلفات البترولية الخاصة بتشغيل السفن.

وعلى الرغم من أن المصادر السابقة تقل من حيث أهمية تأثيرها على البيئة البحرية، إذا ما قورنت بناقلات الزيت ، الا أنها تساهم الى حد كبير فى تلويث البيئة البحرية فى ظل غيبة الرقابة الفعالة والمعالجة الدقيقة لما ينتج عنها من مخلفات([1]).

---

[1]) للزيادة فى التفاصيل حول مصادر تلوث البيئة البحرية من السفن والوحدات البحرية الاخرى غير ناقلات الزيت راجع: **Timagenis op, cit.pp.416-419.**

الباب الأول
اختصاصات دولة علم السفينة
فى مسائل مكافحة التلوث البحرى

تمهيد وتقسيم:

قام القانون الدولى التقليدى على التسليم بالاختصاص المطلق لدولة العلم الذى ترفعه السفينة حال تواجدها فى المناطق التى لا تخضع للولاية الإقليمية للدولة الساحلية، فيما عدا بعض الاستثناءات المحددة التى وضعت سواء لحماية مصلحة عامة دولية أو لرعاية مصلحة خاصة بالدولة الساحلية ، ومع أن القانون الدولى الجديد للبحار متمثلاً فى اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة الموقعة فى عام ١٩٨٢، احتفظ لدولة العلم بهذه الاختصاصات بالإضافة الى تخويل الدولة التى ترفع السفينة علمها باختصاصات محددة فى تنفيذ أحكام الاتفاقية المتعلقة بالتلوث البحرى، إلا أنه يلاحظ أن هذه الاختصاصات بدأت تفقد قدراً كبير من أهميتها فيما يتعلق بمسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث.

ولذلك ونحن بصدد دراسة الاختصاص فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث.

ولذلك ونحن بصدد دراسة الاختصاص فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث، فإننا سوف نتناول اختصاصات دولة علم السفينة من خلال التقسيم التالى:

الفصل الأول : المقصود بدولة علم السفينة والآثار القانونية للعلم وفقاً لقواعد القانون الدولى العام.

الفصل الثانى: اختصاص دولة علم السفينة فى سن القوانين والأنظمة البيئية بشأن مكافحة التلوث البحرى.

الفصل الثالث: اختصاص دولة العلم فى اتخاذ التدابير اللازمة لضمان احتـــرام سفنها للقوانين والأنظمة البيئية.

الفصل الأول
المقصود بدولة علم السفينة والآثار القانونية
للعلم وفقاً لقواعد القانون الدولي العام

من المبادئ المسلم بها فى القانون الدولي ، ضرورة خضوع أية ســفينة لدولة تحمل جنسيتها ، لان خضوع السفينة لقانون الدولة يحقق لها جنســية، فإسناد جنسية معينة للسفينة هو متطلب جوهري للمجتمع الدولي ،فالســفينة عديمة الجنسية تعتبر من سفن القرصنة . وفى تحديــد الأســـاس القـــانوني لخضوع السفينة لقانون دولة العلم، ظهر فى الفقه والعمل الــدوليين مــذاهب عديدة، فذهب بعض الفقهاء فى تبرير خضوع السفينة لاختصاص دولة علمها إلى إنها تعتبر جزء من إقليم الدولة التي تحمل السفينة علمها، بينما يــذهب جانب آخر من الفقه العربي إلى اعتبار السفينة وحدة عائمة تتابعها الســلطة العامة لدولة العلم بصفة مستمرة وهى فى المناطق البحرية المختلفـــة.وفـــى الحقيقة يترتب على خضوع أي سفينة لقانون دولة العلم ، آثار قانونية لعــل من أهمها اكتسابها جنسية الدولة التي ترفع علمها، وتضفي عليها الطبيعـــة القانونية من حيث كونها سفينة،كما توفر الحماية اللازمة لهـــا فـــى أعـــالي البحار.

ولذلك فإننا رأينا ونحن بصدد دراسة اختصاصات دولة العلم فـــى مجـــال حماية البيئة البحرية ضد التلوث ،أن نبدأ من خلال هذا الفصل بالتعرض بقدر من الإيجاز إلى المقصود بدولة علم السفينة ، والإشارة إلـــى موقـــف الفقـــه والعمل الدوليين من مسألة تحديد الأساس القانوني لخضوع السفينة لقـــانون دولة العلم ، وأخيرا الآثار القانونية لاكتساب السفينة لجنسية دولة العلم، وذلك

لكى تنسق الدراسة من الناحية الشكلية ولكن بالقدر الذى لا يخرج بنـــا عـــن الهدف الذي نتوخاه من هذا البحث. ونتناول الموضوع وفقاً للتقسيم التالي:

المبحث الأول: المقصود بدولة علم السفينة وفقاً لاحكام القانون الدولي العام.

المبحث الثاني: الأساس القانوني لخضوع السفينة لقانون دولة العلم.

المبحث الثالث: الآثار القانونية التي تترتب على إكتساب السفينة لجنسية دولة العلم.

المبحث الأول
المقصود بدولة علم السفينة
وفقاً لاحكام القانون الدولي العام

تقضى قواعد القانون الدولى العام والقانون الدولى العرفى ضرورة أن ترفع كل سفينة علم الدولة التى تنتمى إليها بجنسيتها، فالسفينة التى لا ترفع علـــم دولة ما، أو ترفع أكثر من علم تعتبر فى حكم السفن عديمة الجنسية وبالتالى لا تخضع لولاية أية دولة(١).

---

1) راجع: الاستاذ الدكتور إبراهيم العنانى، المرجع السابق ،ص٨٣.

وللزيادة فى التفاصيل حول نفس الموضوع، راجع باللغة العربية:

– أ.د/ محمد طلعت الغنيمى، المرجع السابق،ص٢١٢.

– أ.د/ مفيد شهاب" القانون الدولى العام" المرجع السابق.

– أ.د/ عبدالعزيز سرحان" القانون الدولى العام" المرجع السابق ص ١٦٢.

وباللغة الاجنبية راجع حول نفس الموضوع:

- **Momtaz (D.), "La Haute Mer", in, Dupuy," Traite du Nouveau Droit de la Mer ",Edition, Edition,Economica,Paris,1985,pp.354-360.**
- **Roger pinto, "Les Pavillons de Complaisance", Journal de Droit International, 14 Go,p.351.**
- **Michel-fay, "La Nationalite des Navires en Temps de paix", R.G.D.I.P, 1973,p.1012.**
- **Roux (J.M.),"Les Pavillons de Complaisance", I.G.D.J., 1961,P.6.**

وضرورة أن ترفع السفينة لعلم دولة ما، مبدأ أقره القانون الدولى التقليــدى متمثلاً فى اتفاقية جينيف الأربع عام ١٩٥٨. حيث نصت المادة السادسة مــن الاتفاقية الخاصة بأعالى البحار على أن:

"١- تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقــط، وتكــون خاضــعة لولايتهــا "الخالصة" فى البحار العالية ، إلا فى حالات اســتثنائية منصــوص عليهــا صراحة فى معاهدات دولية أو فى هذه المواد . ولا يجوز للسفينة إن تغيــر علمها أثناء رحلة ما أو أثناء وجودها فى ميناء من موانى الزيارة، والا فى حالة نقل حقيقى للملكية أو تغيير فى التسجيل.

٢- لا يجوز للسفينة التى تبحر تحت علم أو أعلام دولتين أو أكثر ومستخدمة إياهما أو إياها وفقاً للاعتبارات الملائمة، أن تدعى لنفسها أى جنسية مــن هذه الجنسيات أمام أى دولة أخرى لكى تكتسب الصفة القانونية من حيــث كونها سفينة. فجاء نص المادة ٩١ من الاتفاقية وفقاً لما يلى:

١- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن ولتســجيلها فــى إقليميــة وللحق فى رفع علمها ، ويكون للسفينة جنسية الدولة التي يحق لهــا رفع علمها، ويجب أن تقوم رابطة حقيقة بين الدولة والسفينة.

٢- وتصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثــائق الدالــة على ذلك".

ومن استقراء نص المادة السادسة من اتفاقية جنيف بشأن أعــالي البحــار ١٩٥٨ ونص المادة ٩١ من اتفاقية الأمم المتحــدة لقــانون البحــار ١٩٨٢ يتضح أن هذه النصوص تؤكد مبدأ أساسياً مؤداة أن السفينة تكتسب جنســية الدولة التي سجلت فى موانيها ،ولكل دولة بموجب تشريعاتها الخاصة أن تحدد شروط منح جنسيتها للسفن وشروط تسجيلها بإقليمها وإعطائها الحق فى رفع علمها. ولكن مشكلة تسجيل السفينة، أثارت جدلًا حاداً فى لجنة القانون الدولى وفى مؤتمر جنيف الأول لقانون البحار سنة ١٩٥٨، ذلك لأن اللجنة اشترطت

فى مشروعها قيام رابطة حقيقية بين السفينة ودولة العلم، ولكن عـدم دقـة عبارة رابطة حقيقة Fine Reel **وعجز المؤتمرين عن التوصل الى عبارة تحوز القبول المطلوب، انتهوا الى قرار باستبعاد العبارة المذكورة لاسيما وأنها يمكن آن تمس سلطة الدولة فى خصوص ما تستلزمه لتسجيل سفينة ما . وإزاء هذا العجز والقصور فى التوصل الى عبارة تحوز القبول ظهر جلياً فى الأفق سؤال هام مفاده كيف نضع حداً لأعلام المجاملة؟([1]) ولقد حاولـت لجنـة القـانون الدولى أن تضع حد أدنى من التنظيم لمقابلة هذه الحالة مهتدية فى هذا المجال بالمشروع الذى وضعه معهد القانون الدولى عام ١٨٩٦، ولكنها لم توفق إزاء الاتجاهات المتضاربة التى واجهتها. وهكذا تركت هذه المسالة لاختصاصـات السيادة الداخلية لكل دولة([2]).**

---

[1]) ويطلق على أعلام المجاملة باللغة الفرنسية **Pavillion de Complaiscna** وباللغة الانجليزية **Flage of Convenience**

[2]) فى محاولة لوضع حداً لظاهرة أعلام المجاملة، رفضت المنظمة الاستشـارية الحكوميـة للملاحة البحرية أثناء انتخابات أعضاء مجلس الامن البحرى لها عـام ١٩٩ إعتبـار بنمـا وليبيريا كدول تمتلك أساطيل بحرية كبرى لإنتفاء شرط الربـاط الجـوهرى بـين السـفن المسجلة بها وبين الدول، وعندما عرضت بنما وليبريا المسألة على محكمة العدل الدولية ، قررت المحكمة فى رأيها الاستشارى الصادر يوم ١٩٦٠/٦/٨ بأنه يمكن إعتبار هذه الدول من الدول التى تملك أساطيل بحرية كبرى وإنه لا يجب التمسك بحتميـة شـرط الربـاط الجوهرى بين السفينة والدولة المسجلة بأقليمها وذلك لان المادة ١/٥مـن اتفاقيـة جنيـف لأعالى البحار تعطى لكل دولة الحرية التامة فى تحديد الشروط التى بها تمنح جنسيتها وأن النظر فى هذه الحالة الى جنسية مالكى أو مساهمين فى شركات الملاحة بإعتبار هـذا هـو مضمون الرباط الجوهرى، يمثل معياراً معقداً ، ويجب الاخذ بمعيار الحمولة الذى تعتبـره المحكمة وسيلة أكيدة وسهلة التطبيق فى موضوع منح الدولة علمها للسفن.

– راجع: ممتاز، المرجع السابق،ص ٣٥٦.

ولقد أكدت المادة الواحدة والتسعون فى فقرتها الأولى، على وجود هـذه الرابطة الحقيقية التى يتطلب توافرها بين السفينة والدولة التى تسمى دولـة العلم. وفى تحديد طبيعة ومدى الرابطة الحقيقية التى يتطلبها القانون الـدولى بين السفينة ودولة العلم ، ذهبت اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحـار عام ١٩٨٢ بأن هذه الرابطة تتمثل فى مباشرة الدولة لاختصاصاتها ورقابتها فى المسائل القضائية والإدارية والفنية والاجتماعية على السفينة التى ترفـع علمها([1]).

ونحن نرى أن ضرورة اشتراط رابطة حقيقية بين السفينة والدولة التـى تحمل علمها هو أمر حتمى لأنه يمثل مصلحة عامة للجماعة الدولية تتمثل فى تحقيق الأمن وحسن النظام فى أعالى البحار.

المبحث الثاني
الأساس القانوني لخضوع السفينة لقانون دولة العلم

تخضع كل سفينة لقانون دولة علمها ، وفى هذا تقول الفقرة الاولى من المادة ٩٤ من اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار عام سنة ١٩٨٢ تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتهـا فـى الشـئون الإداريـة والتقنيـة والاجتماعية على السفن التى ترفع علمها" . ويلاحظ أن نص المادة السـابقة عاماً يسرى على جميع السفن سواء الحربية او غيـر الحربيـة ، فتخضـع جميعها لاختصاص دولة علم السفينة المتمثل فى الولاية والرقابة على السفن التى تحمل علمها؟. وللإجابة على هذا التساؤل ينبغى بدائة التفرقة بين السفن الحربية والسفن الخاصة الأخرى.([2])

---

[1]) راجع نص المادة ٩٤ من اتفاقية الامم المتحدة للبحار عام ١٩٨٢.

[2]) راجع : أ.د/ محمد طلعت الغنيمى، المرجع السابق ، ص٢١٥.

السفن الحربية:

السفن الحربية وغيرها من السفن التى تقوم بخدمة عامة وفقاً للعرف الدولى ، تمثل مظهراً من مظاهر سيادة دولتها، وهذه السيادة مطلقة وبشكل كامل، إذنم فالسفن الحربية وغيرها من السفن الحكومية ، لا تخضع إلا لقضاء دولتها، وهذه السيادة مطلقة ، وأى تدخل فى شئون السفن الحربية من قبل أى دولة أخرى يعتبر من قبل التدخل فى الشئون الداخلية لدولة علم السفينة الحربية أو السفن العامة الأخرى. ومن هنا لم يكن فى يوم من الأيام مسألة الاختصاص المطلق لدولة علم السفينة الحربية محل جدل أو خلاف(١).

السفن الخاصة

ذهب بعض الفقهاء في تبرير خضوع السفن الخاصة (السفن المستخدمة في أغراض تجارية) لقانون دولة علمها إلى أنها تعتبر جزءا من إقليم الدولة التي تحمل علمها وقد ردد هذه الفكرة فاتيل محتجا بأن الطفل الذي يولد على السفينة تعتبر كأنه ولد في إقليم الدولة التي تحمل علمها وهذا يؤيد وجهة نظره بأن السفينة تعتبر جزء من إقليم الدولة ولقد لاقى هذا الاتجاه الفقهى تأييدا كبيرا سواء من جانب الفقهاء أو من جانب المحاكم الوطنية التي رددته في أحكامها المختلفة بل أن الأمر وصل إلى حد أن القضاء الدولى اعتمد في بعض أحكامه الهامة على هذا الاتجاه الفقهى وتمثل هذا التأثير في حكم المحكمة الدائمة للعدل الدولية في قضية اللوتس ولكن هذا الاتجاه الفقهي كان ومازال محل نقد من جانب عدد كبير من الفقهاء القانون الدولي، سواء على

---

[1]) Treves (T.) ,"Les Utilisations de la Mer: la Navigation" in,Dupuy,"Traite du Nouveau Droit de la Mer,"Edition,Economica,Paris,1985,pp.745-748.

وراجع أيضاً:

Oxman,"Le Regime des Navires de Guerre dans le Cadre de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer",A.F.D.I., 1982,p.35.

المستوى الدولي أو الوطني فيرى الأستاذ الدكتور الغنيمي أن على الرغم من أنه توجد بعض التصرفات التي تحدث على ظهر السفينة وتعاملها القوانين والمعاهدات كما لو كانت قد حصلت في إقليم الدولة ويطبق عليها قانون الدولة التي تتبعها السفينة كما في حالة ولادة طفل مثلا فإننا لا يجب أن نسلم بفكرة إعتبار السفينة جزء من إقليم الدولة التي تحمل علمها بصفة مطلقة لأننا لسنا بحاجة إلى فكرة الإقليم لتفسير هذه المراكز، فالأمور تعامل كما لو كانت السفينة إقليميا لدولة العلم ولكن ليس لأنها إقليم فالمسألة هي من بابا المجاز فحسب بسبب أن القانون الدولة هو الذي يطبق على ما يحصل على ظهر السفينة وهذا ما يشبهها بالإقليم دون أن يجعلها إقليميا ثم أن إعتبارها إقليميا يستتبع نتيجة منطقية لهذا وهي أن تحاط دائما بإمتداد من البحر يكون بمثابة بحر إقليمي لها.([1])

وإذا ما وجه هذه النظرية من نقد ولتخيف حدة هذا النقد زعم انصارها إلى ان السفينة تعتبر إقليميا وهي في البحر العام وتعتبر شخصا وهي في البحر الساحلى للدول الأخرى.([2])

ورداً على هذا التعديل في مفهوم النظرية من وجهة نظر أنصارها ذهب أستاذنا الدكتور الغنيمي إلى أن هذا القول السابق هو تناقض غير منطقي على الإطلاق، إذ كيف ينقلب الإقليم إلى شخص والشخص إلى إقليم ولذلك ذهب سيادته في تبرير خضوع السفن الخاصة إلى ولاية دولة علمها إلى أن السفينة هي وحدة عائمة تتبعها السلطة العامة لدولة العلم بصفة مستمرة وهي البحر العام. ولم يكن الفقه الدولى أقل تشددا في نقد النظرية السابقة من الفقه العربي، فذهب الأستاذ ممتاز إلى أن نظرية إقليمية السفينة التي رفضها

---

[1]) راجع الأستاذ الدكتور محمد طلعت الغنيمي المرجع السابق ص٢١٥.

[2]) راجع المرجع السابق ص ٢١٦.

البريطانيون منذ بداية القرن التاسع عشر قد أهملهـا الجميـع الآن، ويبـرز سيادته خضوع السفن الخاصة لاختصاص دولة العلم إلى أن هـذا الخضـوع مبنيا على مبدأ السيادة الشخصية La Souveroinate' personnel التي تباشرها دولة العلم على السفن التي تحمل جنسيتها.(١)

---

[1]) راجع: **Momtaz,op.cit.p.359**

وللزيادة في التفاصيل حول خضوع السفينة لقانون دولة العلم وموقف الفقه الدولي راجع:

-Colombos, La Navigation Maritime, "du 8 Juin 1960,A.F.D.I.1960,pp.536-560 .

-Roux, op.cit, p.56.

-Gidel, " La Droit International Public de la Mer en Temps de Paix" , Paris, 1932,p.259

المبحث الثالث
الآثار القانونية التي تترتب على إكتساب السفينة لجنسية دولة العلم

يترتب على رفع أي سفينة لعلم دولة ما أهمية بالغة لعل من أهمها أنها تتمتع بجمسية الدولة التي ترفع علمها، كما يوفر الحماية اللازمة لهذه السفينة في أعالي البحار وسوف نشير إلى هذين الأثرين بقدر من الإيجاز في الفرعين وفقا لما يلي:

الفرع الأول: تتمتع السفينة بجنسية الدولة التي ترفع علمها

على الرغم من أن لفظ جنسية السفينة قد أقره العرف وتناولته العديد من تشريعات الدول المختلفة ، إلا أن جانب من الفقه قد أفصح عن شكوك فيما يتعلق بصحة الإصلاح المستخدم، فإذا كانت للسفينة هوية وهو ما يقربها من الأشخاص الطبيعية ففي مقابل ذلك تعتبر مجردة من الشخصية على المستوى القانوني على حد قول الفقيه لانتو Lanto (١).

ويذهب جانب آخر من الفقه وعلى رأسهم الفقيه الإيراني ممتاز إلى أنه لا يشترط لإضفاء صفة الشخصية القانونية على السفينة لإكتسابها جنسية الدولة التي ترفع علمها أن تتشابه مع الشخص الطبيعي، ولكن يمكن إعتبارها شخصية تخضع لاختصاص دولة العلم، وخاصة إذا وضعنا في الحسبان أن الانشطة التي تمارسها السفينة في أعالي البحار تفرض عليها الالتزام باحترام قواعد القانون الدولي مثلها كمثل الشخص الطبيعي وهنا يمكن القول أن التشبيه بين السفينة والشخص الطبيعي أمر مقبول. ولكن وفقا لنفس الإتجاة

---

[1]) راجع: **Fay, op. cit,p.1007.**

الفقهي السابق لا يجب الذهاب بهذا القياس إلى أبعد من ذلك([1]).

ومع ذلك يقر هذا الإتجاة الفقهي الأخير بأن هناك شروط يجب توافرها لإسناد جنسية دولة العلم على السفينة التي ترفع علمها ، وايضا هناك جزاءات لعدم احترام شروط منح الجنسية.

أولا: شروط إسناد جنسية دولة العلم:

أجمع الفقه والعمل الدوليين على أن العلم هو دلالة لجنسية السفينة وأنه إذا توافرت في السفينة شروط إسناد الجنسية فالدولة العلم السماح والموافقة على حمل السفينة لعلمها. وتسلم دولة العلم أوراق السفينة التي تشكل الدليل على هذه الجنسية، وقد أكدت على ذلك المادة الخامسة من اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار، وأعادت صياغتها المادة ٩١ من اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار ١٩٨٢، حيث نصت على أن تأخذ السفن جنسية الدولة التي تسمح لها بحمل علمها([2]).

ولقد جاءت أحكام القانون الدولى التقليدي، وأحكام القانون الدولى الجديد للبحار متمثلا في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة عام ١٩٨٢، مؤكدة على معنى ضرورة توافر شروط الرباط الجوهري بين السفينة والدولة التي ترفع علمها، أو حتى على الأقل ضرورة توافر أدنى عنصر وطني لكي تممنح الدولة جنسيتها للسفينة.

ثانيا: الجزاءات في حالة عدم احترام شروط منح الجنسية:

كان من الطبيعي أن تكون هناك جزاءات لعدم إمتثال السفن للشروط التي يجب

---

[1]) راجع: **Momtaz,op.cit,p.354.**

[2]) راجع: الأستاذ الدكتور محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ص ٢١٥ – ٢٢٠.

– وللزيادة في التفاصيل حول نفس الموضوع راجع باللغة الإنجليزية:

–Fay, op. cit,p.1010.

–Gidel, op.cit, p.81.

توافرها لكي تمنح الدولة جنسيتها لها، وتتراوح هــذه الــزاءات بــين عــدم الإعتراف بالعلم إلى حد تقرير المسئولية الدولية لدولة العلم لعدم احترام هــا لهذه الشروط.

عدم الإعتراف بالعلم:

فرق القضاء الدولي بخصوص جنسية الأشخاص الطبيعية بين حق الدولة في ممارستها لولايتها القضائية تجاه مواطنيها وحقها في حمايتم، حيــث قــررت محكمة العدل الدولية في واقعية السفينةMontijo عام ١٨٧٥ تأسيسا على هذه التفرقة- أن تخضع الحماية الدبلوماسية إلى وجود رباط حقيقي وفعال بــين الحامي والمحمي، وبعبارة أخرى فإن الجنسية لا يمكن الإحتجــاج بهــا فــي مواجهة الول الآخرى إلا إذا توافرت الشروط التي أقرها القــانون والقضــاء الدوليين وهذا ما ذهبت إليه لجنة القانون الدولي في مشروعها عام ١٨٩٥ إلا أن عدم احترام الدول لشروط منح جنسيتها إلى السفن التي ترفع علمها ومنها على وجه التحديد شرط الرباط الجوهري يعطي الحــق لكافــة الــدول بعــدم الإعتراف بالعلم([1]).

ب- قيام المسئولية الدولية لدولة العلم لعدم احترام ها شروط الجنسية بالنسبة للسفن

ألقت اتفاقية جنيف لأعالى البحار عام ١٩٥٨ واتفاقيــة الأمــم المتحــدة لقانون البحار([2]) على عاتق الدول مسئولية فرض ولايتها ورقابتها فيما يتعلق بالشئون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها. واحترام

---

[1]) راجع نص المادة ٢٩ من نفس المشروع في: **Colombos , op.cit,p.138.**

[2]) نص المادة (٥) من اتفاقية جنيف بشأن أعالى البحار عام ١٩٥٨ ونص المادة (٩١) مــن اتفاقية الأمم المتحدة الجديد للبحار.للزيادة في التفاصيل حول مسئولية الــدول عــن عــدم ‘حترامها لشروط منح الجنسية للسفن التي ترفع علمها راجع:

Les Pavillons des Complaisance,p.cit, p.71. -Pinto

الدول لهذه الالتزام أن يمكن أن يتحقق من الناحية العملية إذا احترمت هـذه الدول شروط منح الجنسية للسفن التي ترفع علمها ومن أهمها شرط الربـاط الجوهري بين السفينة والدولة التي تمنحها علمها ولكن يترتب علـى عـدم احترام الدول لهذه الشروط أن تفقد الرابطة الفعلية بين السفينة والدولة التي تمنحها علمها ومن هنا لا تتحقق الرقابة والولاية التي ألزم القانون الـدولي دولة العلم بها ويترتب على ذلك وفي ظل غيبة هذه الولاية والرقابة ارتكـاب السفينة في أعالي البحار لأعمال وتصرفات يمكن أن تعد سلوكا غير مشروعا وهنا تتحمل دولة العلم التي خالفت شروط منح الجنسية للسفن التـي تحمـل علمها المسئولية عن تعويض الضرر وفقا لأحكام القانون الدولي.

الفرع الثاني
خضوع السفينة لولاية دولة العلم ورقابتها في أعالي البحار

في مناطق أعالى البحار وطبقا لقانون دولة العلم أو مبدأ الخضـــوع التام لدولة العلم لا تخضع السفن إلا لسلطات وولاية ورقابة الدولـــة التي ترفع علمها كما تتمتع بالحماية الكاملة في أعالي البحـــار مـــن قبل دولة العلم(١).غير أن خضوع السفن في أعالي البحار لســلطات وولاية دولة العلم، لم يعد مبدأ مطلقا دون قيد أو شرط، بـــل هنـــاك استثناءات وقيود ترد عليه لعل من أهماها حق المطـــاردة الحثيثـــة

[1]) ذهب الفقه الدولي إلى أن قصور الاختصاص المطلق لدولة العلم في مناطق أعالي البحـــار لا يطبق إلا على الأفعال التي تتضمن استخدام الإكراه فالدول الأخرىعلى خلاف= = دولـــة العلم يجوز لها أن تمارس إختصاصات قضائية. وقد طرح سؤال هام على الساحة الدولية عام ١٩٢٦ بخصوص واقعة تصادم السفينة الفرنسية اللوتس وسفينة تركية في أعالي البحار هـــل ولاية دولة العلم على السفينة التي تحمل علمها مطلقة في مناطق اعالى البحـــار ، أم هنـــاك إختصاصات للدول الأخرى بخلا إختصاص دولة العلم على السفينة ؟ وأجابـــت علـــى هـــذا السؤال المحكمة الدائمة للعدل الدولية بمناسبة نظرها لوقائع القضـــية الســـابقة حيـــث أقـــرت المحكمة إختصاصات لدول أخرى غير دولة العلم ولأول مرة ولقد تأسست حجة الحكم علـــى التفرقة بين عمل السلطة وأعمال الولاية القضائية وأقرت المحكمة ان مبدأ الخضـــوع التـــام لدولة العلم، بما أنه لا ينطبق إلا على أعمال السلطة، فإنه لا يستطيع أن يعـــوق لإختصـــاص القضائي لمحاكم خلاف محاكم دولة العلم بالنسبة للأعمال الجنائية التي ترتكـــب فـــي أعـــالى البحار ولقد كان لقرار المحكمة بتخويل محاكم دولة إخرى غير دولة العلم وهي دولة المجني عليها في حادث تصادم في أعالي البحار أن أستقبل هذا الحكم من قبل غالبية الدول البحريـــة الكبرى اسوأ إستقبال وإعتبرته أنه تهديد خطير لمبدأ خضوع السفينة لولاية وســـلطان دولـــة العلم في مناطق أعالي البحار مما كان له أكبر الأثر في توقيع اتفاقية بروكسيل عـــام ١٩٥٢ بشان توحيد بعض القواعد الخاصة بالإختصاص الجزائي في مســـائل التصـــادم ولاحـــداث الملاحية الأخرى. راجع: ممتاز ، المرجع السابق، ص ٣٦٠.

للدول الأخرى، وتقرير الاختصاص القضائي لمحاكم دولة غير دولـــة العلم في حالات أخرى مثل حالات التصادم البحري وســـوف نرجـــئ بالتفصيل عن سلطات وولاية دولة العلم على السفينة التـــي ترفـــع علمها في أعالي البحار والاستثناءات والقيود التي ترد علـــى هـــذا المبدأ إلى جزء لاحق من هذا الباب.

الفصل الثاني
اختصاص دولة علم لسفينة في سن القوانين والأنظمة البيئية بشأن مكافحة التلوث البحري

تمهيد وتقسيم:

تختص دولة العلم في مجال مكافحة التلوث البحري الناجم ن السفن بالالتزام بوضع القوانين والأنظمة التي تستهدف مكافحة التلوث البحري الناجم عن تشغيل السفن التي تحمل علمها أو المسجلة في أقاليمها، وهذا أمر مخول لدولة العلم طبقا للقواعد التقليدية للقانون الدولي للبحار، كما أكدت الاتفاقية الدولية المعنية بمكافحة التلوث البحري من السفن وأعادت تأكيده اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار الموقعة عام ١٩٨٢م.

وهناك من القوانين والأنظمة المنطبقة على السفن ما يستهدف مكافحة تلوث البيئة البحرية بطريقة مباشرة وهي القوانين والنظم التي تعتمدها دولة العلم سواء من تلقاء نفسها أو تنفيذا لالتزام يقع عليها بموجب قواعد القانون الدولى العرفي أو اتفاقية دولية أو إقليمية معينة بمكافحة تلويث البيئة البحرية.

وهناك أيضا قوانين وأنظمة تلتزم دولة العلم بتنفيذها على السفن التي ترفع علمها تستهدف سلامة الملاحة الدولية وتهدف بطريقة غير مبشر لمكافحة التلوث البحري.

وسوف نقسم دراستنا في هذا الفصل إلى المبحثين التاليين:

المبحث الأول: اختصاص دولة العلم فى إصدار القوانين والأنظمة البيئية بشأن مكافحة التلوث البحري خارج إطار القانون الدولي للبحار.

المبحث الثاني: سلطات دولة العلم في سن القوانين والأنظمة لتطبيق القواعد والمعايير الدولية على السفن الرافعة لعلمها.

المبحث الأول
اختصاص دولة علم السفينة في إعتماد القوانين والأنظمة البيئية
بشأن مكافحة التلوث البحري خارج إطار القانون الدولي للبحار

نصت الفقرة الثانية من المادة ٢١١ من اتفاقية الأمم المتحدة للبحار عام ١٩٨٢م على أن " تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها وخفضه والسيطرة عليه. ولا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فاعلية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي".

وجاء هذا النص تأكيدا لسلطة دولة علم السفينة بأن تعتمد تشريعات وأنظمة لتطبيق على سفنها، هذا الحق الذي كان مقررا لها بمقتضى القانون الدولى العرفي والاتفاقيات الدولية المعنية بمكافحة التلوث البحري من السفن السابقة على توقيع الاتفاقية العامة الموقعة عام ١٩٨٢([1]) .

ويعتبر اختصاص دولة العلم في مجال اعتمادها القوانين والأنظمة البيئية للتطبيق على سفنها بهدف مكافحة التلوث البحري ذات الأهمية عظيمة فيما يتعلق بمسألة المحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث البحري، فعلى دولة العلم يقع الالتزام بسن التشريعات والأنظمة التي تستهدف مكافحة تلوث البيئة البحرية والسيطرة عليها بحيث لا تكون هذه الأنظمة أقل فاعلية من القواعد

---

[1]) MY'LeDroit de la Merit la Preservation due Milieu Marin Nouveau Droit International de la Mer", Paris,Pedon, 1983p.258

والزيادة في التفاصيل حول نفس الموضوع راجع:

"Traite' du Nouveau Droit de la Mer",op.cit,p.1019.
menis."International Control of Marine Pollution", op.cit,pp.541-544.

- راجع أيضا أ.د/ صلاح عامر" القانون الدولي الجديد للبحار" المرجع السابق.
- والدكتور عطية صالح سليمان، المرجع السابق، ص١٨٧.

والمعايير الموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة (أمكو) أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي ونحن نرى أنه بمفهوم المخالفة لنص المادة ٢/٢١١ يجوز لدولة العلم أن تعتمد تشريعات وأنظمة لمكافحة التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه أكثر تشديداً من الأنظمة الدولية الموضوعة عن طريق المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة (إمكو) أو مؤتمر دبلوماسي عام(١).

ويعتبر التشريع الفرنسي الصادر رقم ١٣٣١-٦٤ بمنع تلوث البحر بالزيت والمعدل بموجب القانون رقم ٤٧٧-٧٣ من أهم القوانين الوطنية التي ظهرت في هذا الشأن، حيث نصت المادة الأولى منه على عقوبة الغرامة ظاو السجن بعد تشديدهما بموجب تعديل سنة ١٩٧٣(٢)، لربابنة السفن التي تحمل العلم الفرنسي، الخاضعة لأحكام الاتفاقية الدولية لمنع تلويث البحر بالزيت سنة ١٩٥٤ وتعديلاتها، إذا ارتكبت جريمة إلقاء الزيت، أو المزيج الزيتي بالمخالفة لأحكام المادة الثالثة من هذه الاتفاقية(٣).

---

[1]) وكانت بعض الدول الأوروبية وهي بلغاريا، الدنمارك، ألمانيا الإتحادية، ألمانيا الديمقراطية، اليونان ،سويسرا، بولندا، بريطانيا، إيرلندا الشمالية، قد تقدمت بمشروع مواد بشأن منع التلوث البحري الناجم عن السفن وخفضه ومكافحته والذي قدم إلى اللجنة الثالثة المنبثقة عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار في الدورة الثالثة التي عقدت في جنيف في الفترة من ٣/١٧ إلى ١٩٧٥/٥/١٠، وتضمنت الفقرة الخامسة من المادة الثالثة من هذا المشروع أن " يحق لدولة العلم أن تسن أنظمة قومية إضافية أو أنظمة أكثر تشدداً من الأنظمة الدولية المذكورة أعلاه بالنسبة إلى السفن المسجلة في أقاليمها أو تلك التي ترفع علمها"

- راجع: نص المشروع في الوثيقة : **U.N.DOC.A/CONF. 62/C.3/L.24**

[2]) راجع نص القانون الفرنسي الصادر في عام ١٩٦٤ وتعديلاته عام ١٩٧٣ في:

Jacgues-Heneri.Robert, Droit Penal de I'Environment, Paris, Mansar,1983, p.196.

[3]) راجع المادة الثالثة من اتفاقية لندن عام ١٩٥٤ لمنع التلوث البحري من السفن في:

Pier." Conventions Maritimes Internationales", Op.cit,p.155.

وفي مصر صدر القانون رقم ٧٢ لسنة ١٩٦٨ متضمنا الإجراءات الملزمة لتنفيذ المعاهدة الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالزيت الصادرة في لندن ١٩٥٤ والمعدلة في ١٣ إبريل ١٩٦٢ وجاءت أحكام هذا القانون مستمدة من القانون الفرنسي الصادر في ٢٦ ديسمبر سنة ١٩٦٢([1]) وباستقرار نص المادة الثالثة من القانون المصري المشار إليه يتضح إنها نصت. على توقيع العقوبة المحددة في النص على ربان السفينة الوطنية إذا ألقى المزيج الزيتي في المياه الداخلية أو الإقليمية لجمهورية مصر العربية.

ونحن نرى أنه إذا كان المشرع المصري وبعد فترة ليست بالقصيرة قد أصدر قانون ينص على معاقبة السفن الوطنية لارتكابها مخالفات بيئية داخل المياه الإقليمية لمصر إلا أن هذا القانون محل نقد من عدة جوانب.

أولا: **أنه قصر على إلقاء المزيج الزيتي في المياه الداخلية والإقليمية لمصر وكان يجب أن يحذو حذو القوانين الوضعية الأخرى في شمول النص على توقيع الجزاء على السفن الوطنية في حالة إلقائها المزيج الزيتي في المناطق التي تخضع للولاية الإقليمية لمصر أو تلك التي تعتبر أعالي البحار، وحتى المناطق التي تخضع للولاية الإقليمية لدولة أخرى، ومثال ذلك القانون الفرنسي الصادر في عام ١٩٦٤([2]).**

ثانياً: **أن العقوبة المقررة بمقتضى النص المذكور في المادة الثالثة وهي الغرامة التي لا تقل عن ٣٠٠ جنيه ولا تتجاوز ٦٠٠ جنيه تعتبر عقوبة بسيطة جداً إذا قيست بحجم الأضرار البيئية الخطيرة التي يسببها التصريف الزيتي في البيئة البحرية والتكاليف الباهظة التي تتحملها الدولة لإصلاح**

---

[1]) راجع نص القانون رقم ٧٢ لسنة ١٩٦٨ الصادر في مصرك الجريدة المصرية الرسمية عام ١٩٦٨

[2]) راجع القانون الفرنسي رقم ١٣٣١-٦٤ في: **Jacgues (H.R), op. cit,p.191.**

ما نتج ع هذا التصريف من دمار بيئي.

ولكل هذه الانتقادات نرى سرعة تعديل القانون السابق أسوة بباقي الـدول الأخرى مثل فرنسا وغيرها حتى يمكن أن نساير التطور العالمي الذي طرأ في حجم الناقلات العملاقة لأن هذا القانون لم يطرأ عليه أية تعديلات على الـرغم من أن هناك العديد من الاتفاقيات الدولية بشأن مكافحة التلوث البحري ظهرت في مرحلة ما بعد صدوره وانضمت مصر إلى هذه المعاهدات.

كما يعتبر التشريع الأسترالي الصادر في ١٢ إبريل سنة ١٩٦٥ في مقدمة التشريعات التي اعتمدتها دولة العلم لمكافحة ظاهرة التلوث البحري. ولقد نص القانون المذكور في الفصل السادس من علـى تحـريم أي تصـرف للمـزيج الزيتي، ما تم تعريفه في معاهدة ١٩٥٤ المعدلة فـي ١٩٦٢ فـي المنـاطق البحرية المختلفة على أن يعتبر هذا التصريف جريمة إذا وقـع مـن سـفينة مسجلة في إستراليا أو ترفع العلم الأسترالى كما تناول القانون تحديداً لمـدى انطابق أحكامه بالنسبة للسفن المسجلة في أسـتراليا أو التـي ترفـع العلـم لاسترالي حيث أغفى الناقلات التي تبلغ حمولتها الأجمالية اقل من ١٥٠ طنا مثلها في ذلك مثل السفن التي تبلف حمولتها الإجمالية أقل من ٢٥٠ طناً([1]).

كذلك صدر قانون منع التلوث البحري في سنغافورة سـنة ١٩٧١ حيـث يحظر إلقاء أي زيت أو مزيج زيتي من أية سفينة تابعة لسـنغافورة فـي أي جزء من البحر خارج نطاق المياه الإقليمية لسنغافورة ويتعـرض الشـخص المسئول عن هذا الإلقاء سواء كان مالك السفينة أو الوكيل أو الربان، لتطبيق نصوص القانون عليه وتوقيع عقوبة الغرامة التي لاتقل في حدها الادنى عـن خمسمائة دولار ولا تزريد عن عشرين ألف دولار أو عقوبة السـجن مـدة لا

---

[1]) راجع الدكتور عطية صالح سليمان، المرجع السابق، ص١٨٨

تزيد عن سنتين أو عقوبتي السجن والغرامة معاً(١).

ومن الملاحظ أن بعض الدول قد أعادت صياغة قوانينها ولوائحها بحيث تتناسب مع مقتضيات العصر العلمية والتقنية بينما نجد أن البعض لآخر لا تزال تحتفظ بقوانينها ولوائحها القديمة التي تحكم بيئتها وفي الوقت نفسه نجد أن البعض الآخر ليس لديه أية تشريعات في هذا الخصوص(٢).

وتجدر الإشارة في هذا المقام إلى ان الدول العربية تمتلك عام ١٩٨٢ أكثر من ٢٢٣٥ سفينة من ٧٦١٠٦ سفينة تمثل الاسطول البحري العالمي وبحمولة ٢٢,٧٨ مليون طن من ٤٢٢,٥٩ مليون طن وهي حمولة التجارة الدولية (مجموعها) المنقولة بحرا أي حجم الإسطول البحر التجاري العربي لا يمثل أكثر من ٥,٤% من القدرة الإجمالية للأسطول العالمي، إلا ان هذه النسب وبالرغم من ضآلتها إلا أننا نرى إنها جاءت نتيجة مجهودات كبيرة قامت بها الدول العربية في السنوات الأخيرة من اجل زيادة حجم إسطولها البحرى التجاري، ولا زالت هذه الدول يدفعها الرغبة إلى زيادة حجم أسطولها البحرى التجاري وتحسينه بشكل ملحوظ حيث تبين أن حجم الأسطول العربي قد زاد من ٢٢,٧٨ مليون طن عام ١٩٨٢ إلى ٢٥,٥٠٧ مليون طن عام ١٩٨٤ على الرغم من التقلص الذي أصاب النقل البحري على المستوى العالمي في تلك الفترة (راجع الجدول رقم ١٨ والذي يوضح حجم الأسطول التجاري

---

[1]) ويعتبر التشريع الفرنسي الصادر في عام ١٩٧٣ السابق الإشارة إليه من أكثر التشريعات التي ظهرت في هذا الشأن تشديداً في إمكانية الجمع بين عقوبتي الغرامة والسجن معاً في حالة إرتكاب السفينة التي تحمل العلم الفرنسي للقانون المذكور حيث نصت المادة الأولى منه على أن لا تقل الغرامة في حدها الأدنى عن ٥٠٠ ألف فرنك فرنسي ولا تزيد عن ٥ مليون فرنك أو بعقوبة السجن لمدة لا تزيد عن سنتان. أو بعقوبتي السجن والغرامة معا. راجع: **Ibid.p.197**

[2]) **Khasawneh (A), Requirment for Greater Arab Participation in the Bulk trades, Arab Shipping,1984.7th Edition,p.9.**

العربي في عام ١٩٨٤ بترتيب الدول الأكثر حجما) وهذا يعني أن هناك رغبة ملموسة من قبل الدول العربية في زيادة حجم أسطولها التجاري البحري ويستلزم ذلك وضع سياسة منهجية لخلق القوانين والأنظمة البيئية التي تطبق على السفن التي تحمل أعلام هذه الدول أو تنمية القوانين والأنظمة الموجودة بالفعل أسوة بالدول البحرية الكبرى مثل فرنسا لكي يواكب التزايد في حجم الأسطول العربي وجود سياسة تشريعية تطبق على هذه السفن تهدف إلى مكافحة التلوث البحري والعمل على خفضه والحد من آثاره([1]).

[1] راجع د/ إدريس الضاحك ، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، المرجع السابق ص ٨١-٩٣.

الأسطول البحري التجارى العربي حتى أول يناير ١٩٨٤([1])

الدول العربية	طاقة سفن نقل البضائع	طاقة سفن التجميد	طاقة السفن الصهريجية	المجموع
السعودية	٢٤١٣	١٢١	٥٧٧٨	٨٣١٢
الكويت	٦٧٧	٧	٣٥٨٠	٤٢٦٤
العراق	٤٣٩	١٢	٢٥٥٢	٣٠٠٣
الجزائر	٦٨٧	-	٢٠٥٤	٢٧٤١
ليبيا	١٥٦	١٤	١٨٣٨	٢٠٠٨
الإمارات العربية	٣٠٦	٥١	١١٥٣	١٥١٠
مصر	٩٤٢	٢٢	٠	٩٦٤
المغرب	٣١٣	٨٨	٣٣١	٧٣٢
لبنان	٧٠٠	١٧	٦	٧٢٣
قطر	٣٠٦	١	١٧٢	٤٧٩
تونس	١٤٩	١	٩٤	٢٤٤
السودان	١٨١	٤	٤	١٨٩
الأردن	٩٦	-	١	٩٧
سوريا	٥٠	٢	-	٥٢
البحرين	٣٦	-	-	٣٦
الصومال	٣	١٥	-	١٨
اليمن الديمقراطية	٢	-	٣	٥
موريتانيا	-	٢	-	٢
عمان	-	-	-	-
جيبوتي	-	-	-	-
اليمن العربي	-	-	-	-

جدول رقم (١٨)

[1]) راجع : المرجع السابق ، ص ٨٣ .

المبحث الثانى
سلطات دولة العلم في سن القوانين والأنظمة لتطبيق القواعد
والمعايير الدولية على السفن الرافعة لعلمها.

تمهيد وتقسيم:

تقرر المادة ٢١٧ من اتفاقية الأمم المتحدة للبحار عام١٩٨٢ في فقرتها الأولى أن تضمن الدول امتثال السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، ولقوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية من أجل منع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه، وتعتمد تبعا لذلك من القوانين والأنظمة وتتخذ من التدابير الأخرى ما يلزم لتنفيذ هذه القواعد والمعايير والقوانين والأنظمة.. وهذا النص يعطي لدولة علم السفينة سلطات واسعة في أن تعتمد من القوانين والأنظمة ما يلزم لتنفيذ القواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام على السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها.

ولذلك نحن بصدد التعرض لسلطات دولة علم السفينة واختصاصاتها في أن تعتمد من القوانين والأنظمة ما يلزم لتطبيق القواعد والمعايير الدولية على السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة في أقاليمها فسوف نتعرض لبعض هذه القواعد والمعايير الدولية التي تهدف بشكل مباشر أو غير مباشر لمكافحة التلوث البحري وفقا لأحكام الاتفاقيات الدولية المعنية بمكافحة تلويث البيئة البحرية على أن نتناول بعض نماذج القوانين لدولة علم السفينة والتي أصدرتها لتطبيق القواعد والمعايير الدولية على السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة في إقليمها(١). وسوف نقسم دراستنا في هذا البحث إلى الفروع

---

[1]) سوف تقتصر دراستنا في هذا المبحث على أمثلة لبعض القواعد والمعايير الدولية والمقررة بمقتضى المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام متمثلة في الاتفاقيات الدولية

الآتية:

الفرع الأول: الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر بالزيت سنة ١٩٥٤ وبعض القوانين التي اعتمدتها دولة العلم لتنفيذ هذه القواعد والمعايير على السفن الرافعة لعلمها.

الفرع الثاني: اختصاصات دولة العلم في تنفيذ القواعد والمعايير الدولية بشأن مكافحة التلوث البحري والمقررة وفقا للاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن عام ١٩٧٣. وسوف نتناول كل من هذين الفرعين بقدر من الإيجاز.

الفرع الأول
الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر بالزيت سنة ١٩٥٤ وبعض القوانين التي اعتمدتها دولة العلم لتنفيذ هذه القواعد والمعايير على السفن الرافعة لعلمها

في مجال تجهيز السفن وتشغيلها ألقت الاتفاقيات الدولية المعنية بمكافحة التلوث البحري على دولة العلم الالتزام باعتماد القوانين والأنظمة الداخلية التي تضمن امتثال السفن التي ترفع علم هذه الدولة أو المسجلة فيها للقواعد والمعايير الدولية المقرر بمقتضى هذه الاتفاقيات، وتتمثل هذه القواعد والمعايير الدولية في العديد من الاشتراطات الدولية التي تهدف بشكل مباشر لمكافحة التلوث البحري والعمل على خفضه والحد من آثاره وهذه القواعد والمعايير منها ما يتعلق بسلامة المعدات، ومنها ما يتعلق بضرورة توافر عدد من الشهادات الفنية البحرية للضباط البحريين والمهندسين. وتعتبر الاتفاقية

المعنية بحماية البيئة البحرية كذلك أمثلة محددة لبعض التشريعات الوطنية التي اعتمدتها دولة علم السفينة من أجل ضمان تنفيذ القواعد والمعايير الدولية على السفن التي تحمل علمها أو المسجلة فيها على أن نحيل من خلال هذه الدراسة لدراسات أخرى متخصصة لأن التفصيل يخرج بنا عن مفهوم هذه الدراسة.

الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية بالزيت الموقعة في لندن عام ١٩٥٤ وتعديلاتها في أعوام ١٩٧١٠٦٩٠٦٢، تقدم الاتفاقيات الدولية التي أقرت العديد من القواعد والمعايير الدولية التى تقررت بهدف حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن بزيت البترول.

ومن الطبيعى أن تلزم الاتفاقية الدول الأعضاء، أن تعتمد من القوانين والأنظمة تنفيذ القواعد والمعايير الدولية المقررة بمقتضى الاتفاقيات على السفن التي تحمل علمها أو المسجلة في إقليمها([1]).

وتعتبر عملية فصل الزيوت العالقة بمياه البحر من أهم الأمور التي وضعت لها الاتفاقيات الدولية لمنع تلوث البحر بالزيت عام ١٩٥٤ وتعديلاتها والمؤتمر الدولي لمنع تلويث مياه البحر بالزيت أعوام ١٩٥٤، ١٩٦٢، ١٩٦٩، ١٩٧٢، العديد من القواعد والمعايير بغرض حماية البيئة البحرية من خطر التلوث بزيت البترول، حيث جاء ذكر أجهزة صل الزيت في نص المادة الثامنة من اتفاقية عام ١٩٥٤.

الفرع الثانى
اختصاصات دولة العلم فى تنفيذ القواعد والمعايير الدولية
بشأن مكافحة التلوث البحرى والمقررة وفقا للاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحرى
من السفن عام ١٩٧٣

انطوت أحكام اتفاقية لندن عام ١٩٧٣ على العديد من القواعد والمعايير الدولية التي تلتزم كل دولة متعاقدة بانطباقها على السفن التي تحمل علمها أو

---

[1]) لدراسة القواعد والمعايير الدولية المقررة بمقتضى الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري عام ١٩٥٤ تعديلاتها المختلفة والتي يقع على دولة العلم إلتزاما بأن تعتمد من القوانين والأنظمة لضمان تطبيقها على السفن التي تحمل علمها أو المسجلة فيها،

راجع بوجه عام: **- Ballanger, op. cit, pp. 75-88**

-IMCO, International Conference on Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1962,London,p.64-70.

المسجلة في إقليمها، بعضها يتعلق بتحديد أكثر دقة وشمولاً للسفن التي تنطبق عليها الاتفاقيات الدولية بشأن مكافحة التلوث البحري والبعض الآخر من هذه الأحكام يطور من القواعد والمعايير المنطبقة على السفن والمقررة بمقتضى الاتفاقية الدولية لمكافحة تلوث المياه بالزيت عام ١٩٥٤ وتعديلاتها حتى عام ١٩٧١ وأخيرا استحدثت هذه الاتفاقية بعض القواعد والمعايير التي لم تكن موجودة من قبل في الاتفاقيات الدولية السابقة أو لم يقرها أي مؤتمر دولي معنى بمكافحة التلوث البحري من قبل وسوف نقتصر على ذكر نماذج لبعض القواعد والمعايير الدولية التي أقرتها الاتفاقية .

فبالنسبة للأحكام الخاصة بسجل الزيت فألزمت الاتفاقية وفقا للقاعدة رقم عشرون من الملحق الأول منها كل ناقلة تزيد حمولتها الإجمالية عن ١٥٠ طنا فأكثر وكذلك كل سفينة تزيد حمولتها الإجمالية عن ٤٠٠ طن فأكثر من غير ناقلات الزيت أن تحتفظ بسجل الزيت سواء كان جزءا من دفتر أحوال السفينة الرسمة أو كان سجلا مستقلا بالصورة الموضحة في الملحق الفرعي الثالث بهذا الملحق([١])

ويلاحظ أن الاتفاقية قد استحدثت بيانات لم تكن موجودة من قبل في اتفاقية ١٩٥٤ وتعديلاتها أعوام ١٩٧١,١٩٦٩,١٩٦٢ وتتعلق هذه البيانات على وجه الخصوص بالقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بمياه الاتزان (الصابورة)([٢]).

والجدير بالذكر أن الاتفاقية المذكورة قد نصت في مادتها الثالثة على إلزام

---

[1]) راجع: القواعد الدولية بشأن مكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن والمنط بدولة العلم تنفيذها على السفن التي تحمل علمها أو المسجلة في إقليمها كل من:

-IMCO," International Conference on Marine Pollution," 1977,pp.40-56.
- IMCO,Dos. Mp, CONF/4. - IMCO ,Dos. Mp/CONF/C2/WP.26
- IMCO ,Dos.Mp/CONF/C.2/WP.46

[2]) راجع: الدكتور أحمد نجيب رشدي، المرجع السابق ، ص ١٩٧.

الدول المتعاقدة أن تعتمد من التشريعات والأنظمة وتتخذ ما يلزم من الشروط التي تضمنتها الاتفاقية لضمان انطباق أحكامها على السفن التي ترفع أعلام هذه الدولة أو المسجلة فيها بخاصة فيما يتعلق بموضوعين هامين:

الأول: أن كل ناقلة بترول يبلغ وزنها ١٥٠ طن فيما فوق، وأيضا كل سفينة آخرى يبلغ وزنها ٤٠٠ طن فما فوق يلزم أن تخضع لفحوص خاصة على التفصيل الموضح في القواعد رقم ٤ قبل أن يسمح لمالك السفينة بتشغيلها أو قبل إصدار الشهادة الدولية عن اتلوث البحري المتطلبة طبقا للقواعد رقم ٥ في الملحق رقم (١) وهذه الفحوص والتي تشمل هيكل السفينة ومعداتها ومدى صلاحيتها للإبحار.

وغير ذلك ويلزم أن توضح تفصيلا بواسطة حكومة الدولة المرخصة للسفينة والغرض من هذه القواعد هو ضمان صلاحية السفينة للإبحار وقدرتها على منع التلوث البحري.

الثاني: كل ناقلة بترول وزنها مائة وخمسون طنا فما فوق وأيضا كل سفينة أخرى وزنها أربعمائة كيلو فما فوق والتي تبحر بين الموانى التي لها محطات عائمة يلزم أن تصدر لها شهادة دولية خاصة بمنع التلوث البترولي في البحار بعد إتمام الفحص المشار إليه في الشرط الأول، وتصدر الشهادة من دولة العلم التي ترفع السفينة أو الناقلة علمها ، وتكون هذه الدولة مسئولة عن اتخاذ هذا الإجراء وعلى الرغم من أن الاتفاقية المذكورة تعتبر غير نافذة إلا فيما بين أطرافها وأنها لم تدخل حيز التنفيذ حتى الآن، إلا أن هناك بعض القوانين والتشريعات التي اعتمدتها دولة العلم بشأن تطبيق أحكام وقواعد أقرتها الاتفاقية على السفن تحمل علمها أو مسجلة في إقليمها([1]).

---

[1]) ومن أهم هذه القوانين، المرسوم بقانون رقم ٤ لعم ١٩٧٧ بشأن المحافظة على الثروة البترولية، الصادر في قطر– والقانون البريطاني برقم ١٤٦–٣٠٨/٣١٥ لعام ١٩٧٤.

الفصل الثالث
اختصاص دول العلم فى اتخاذ التدابير اللازمة
لضمان احترام سفنها للقوانين والأنظمة البيئية

تمهيد وتقسيم:

تتمتع دولة علم السفينة بسلطات واختصاصات واسعة تتمثل في سلطات بوليسة وولاية قضائية في مواجهة سفنها في مناطق أعالي البحار وفقا لقواعد القانون الدولى العرفي وهو الأمر الذي أعادت تأكيده الاتفاقيات الدولية الخاصة المعنية بمكافحة تلوث البيئة البحرية (اتفاقية لندن عام ١٩٥٤ بشأن مكافحة التلوث البحري بالزيت وتعديلاتها والاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحري الناجم من السفن- لندن عام ١٩٧٣) فعلى دولة العلم يقع الالتزام بضمان احترام وتطبيق القواعد القانونية والمعايير الدولية من جانب السفن التي تحمل علمها أينما وجدت تلك السفن وعلى دولة العلم أيضا أن تتخذ الإجراءات القانونية والإدارية اللازمة لضمان هذا التطبيق ومن هنا أصبح لزاما على السفن التي تحمل علم دولة ما يتعين لكي يسمح لها بالإبحار من موانئها أن تكون مذودة بالشهادات التي تتطلبها الاتفاقيات الدولية والمتعلقة بتصميم السفينة ومعداتها وتكوين طاقمها ويتعين على سلطات دولة اعلم أن تقوم بتفتيش دوري لضمان احترام تلك القواعد والمعايير الدولية.

ومن جهة أخرى يقع على دولة العلم التزام ا بتوقيع العقوبات الجنائية على المخالفات التي ترتكبها السفن التي ترفع علمها وذلك بموجب ولايتها القضائية على هذه السفن. ولذلك فإننا سوف نتعرض لموضوع سلطات دولة علم السفينة واختصاصاتها في اتخاذ التدابير اللازمة لضمان احترام سفنها

للقوانين والأنظمة البيئية بشأن مكافحة التلوث البحري والعمل على خفضه والسيطرة عليه من خلال التقسيم التالي:

المبحث الأول : اختصاص دولة العلم في اتخاذ ما يلزم من إجراءات وتدابير لضمان احترام سفنها للقواعد والمعايير الدولية بما لها من سلطات البوليس.

المبحث الثاني: اختصاص دولة اللم في توقيع العقاب الجنائي على سفنها لعدم احترام القواعد والمعايير الدولية بمقتضى ولايتها القضائية.

المبحث الأول
اختصاص دولة العلم فى اتخاذ ما يلزم من إجراءات وتدابير لضمان احترام سفنها للقواعد والمعايير الدولية بما لها من سلطات البوليس

استعرضنا فيما سبق اختصاصات دولة اعلم في مسائل مكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن والتزام اتها التي تمثل في اعتماد القوانين والأنظمة التي تستهدف مكافحة تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه بالنسبة لجميع السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة في إقليمها على ألا يكون تلك القوانين والنظم أقل فاعلية من القواعد والمعايير الدولية المنطبقة والمقبولة عمومًا General Accepted **والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أمكو أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام ولكن من الطبيعي ألا يقف الأمر عند حد إعتماد القوانين والأنظمة فقط بل يتعين لتحقيق قدرا من الفاعلية لهذه القوانين والأنظمة أن تقوم دولة العلم بممارسة الرقابة الفعلية بمالها من سلطات البوليس للتحقق من احترام وتطبيق تلك القوانين والأنظمة من جانب السفن التي تحمل علمها أينما وجدت وحيثما كانت كما أنه يتعين عليها أن تتخذ الإجراءات القانونية والتدابير الإدارية اللازمة لضمان ذلك التطبيق ويدخل في نطاق تلك التدابير العديد من الإجراءات التي تتخذها دولة العم استنادا إلى سلطات البوليس المخولة لها على السفن التي تحمل علمها أو المسجلة في إقليمها ولقد عنيت الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية سواء بطريق مباشر (اتفاقيات منع التلوث المختلفة) أو بطريق غير مباشر عن طريق سلامة الملاحة البحرية(مثل اتفاقية حماية الأرواح الإنسانية في البحر عام ١٩٦٠) بتوجيه الدول الأطراف فيها إلى العناصر الضرورية التي يتعين مراعاتها فيما يصدر منها من تشريعات منظمة للتدابير والإجراءات التي يتعين على دولة العلم اتخاذها لتحقيق الرقابة الفعالة على السفن التي ترفع علمها أو**

المسجلة في إقليمها للتأكد من التزام ها بالقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والمقبولة عموما بشأن مكافحة تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن والعمل على خفضه والحد من آثاره ووفقا للاتفاقيات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية وحماية الأرواح الإنسانية في البحر وقرارات المنظمة الدولية المختصة أمكو يجب أن تكفل التدابير والإجراءات التي تلتزم دولة العلم باتخاذها لتحقيق أغراض الرقابة على السفن التي ترفع علمها أو المسجلة في إقليمها العناصر الآتية:

١. **خضوع كل سفينة قبل التسجيل وعلى فترات مناسبة بعد ذلك للتفتيش من قبل مفتش سفن مؤهل وأن تحمل السفينة من الخرائط والوثائق الملاحية ومن أدوات وأجهزة الملاحة ما يكون ملائما لسلامة ملاحتها.**

٢. **أن تقوم دولة العلم بالتفتيش بصفة دورية التزام السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة في إقليمها بإمساك دفاتر الزيت والشهادة الدولية لمنع التلوث البحري بالزيت[١]،المقررة وفقا للاتفاقيات الدولية أو قرارات المنظمة الدولية المختصة أمكو التي توضح التزام دولة العلم بالتفتيش على السفن الرافعة علمها للتأكد من مدى التزامها بالقواعد والمعايير الدولية بشأن مكافحة التلوث البحري أو سلامة الأرواح الإنسانية في البحر بل إننا سوف نشير بإيجاز لنماذج من هذه النصوص والقرارات ولبعض أساليب دولة العلم في تنفيذ هذه الالتزامات فقد تناولت القاعدة العاشرة**

---

[1] الشهادة الدولية لمنع التلوث بالزيت **International Oil Pollution Prevention Certificate** هي نظام رقابة مستحدث بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن الموقعة في لندن عام ١٩٧٣م حيث نظمت المادة السابعة منها الأحكام الخاصة بها من حيث إصدارها ومدى صلاحيتها وطريقة التفتيش عليها .. راجع: محمد وسيم غالي " القانون البحري ومعاملات السفن لضباط أعالي البحار" الهيئة العامة للكتاب فرع الإسكندرية الطبعة الأولى عام ١٩٧٩.ص ٤٩٤.

من الفصل الأول من القواعد الملحقة باتفاقية سلامة الأرواح الإنسانية فى البحر عام ١٩٦٠ الأحكام الخاصة بمعاينة بدن السفينة، حيث نصت على انه يجب على دولة العلم أن تقوم بمعاينة جسم سفن البضائع وآلاتها ومعداتها بمجرد إتمامها ، ثم تقوم بعد ذلك بالتفتيش على فترات وبالطرق التي تراها دولة العلم للتأكد من أن حالتها من جميع الوجوه مرضية كذلك إنطوت نصوص الاتفاقية الدولية لمكافحة التلوث البحري من السفن عام ١٩٧٣ بلندن على ضرورة أن تخضع كل ناقلة بترول حمولتها الكلية ١٥٠طن فأكثر وكل سفينة حمولتها الكلية ٤٠٠ طن فأكثر للتفتيش على مراحل ، تبدأ من التفتيش الابتدائي قبل وضع السفينة في الخدمة ثم التفتيش الدوري وهو الذي تجريه دولة العلم على فترات بحيث لا تزيد كل فترة عن خمس سنوات([1])، ثما تخضع لنوع آخر من التفتيش الذي يجري على فترات تحددها دولة العلم بحيث لا تزيد كل فترة عن ثلاثين شهراً.

كذلك تناولت الاتفاقية العامة للبحار الموقعة في عام ١٩٨٢ النص في الفقرة الأولى من المادة ٢١٧ منها على تخويل دولة العلم سلطة اعتماد

---

[1]) راجع الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن عام ١٩٧٣ في: **Timagenis, op.cit,p.699** وللزيادة في التفاصيل حول نفس الموضوع راجع:

MCO," International Conference on Marine Pollution,1973,op.cit, pp.40-= 55.

= والجدير بالذكر أنه تم تخويل السفن الحربية التابعة لدولة العلم بإجراء التفتيش والقبض على السفن التجارية التابعة لنفس دولة علمها أو دولة أخرى متعاقدة بموجب اتفاقية ثنائية أو جماعية لأول مرة بمقتضى اتفاقية ثنائية وقعت عام ١٨٤٥ بين كل من فرنسا وحكومة بريطانيا العظمى وتلت هذه الاتفاقية اتفاقية إقليمية وقعت في لاهاي**La Haye** بشأن مراقبة تجارة الكحوليات في بحر الشمال .

راجع: **Gidel, op. cit, p. 291**

القوانين الأنظمة واتخاذ التدابير والإجراءات الأخرى لتنفيذ القواعد والمعايير الدولية بشأن مكافحة التلوث البحري والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أمكو أو مؤتمر دبلوماسي عام، على أن تؤمن دولة العلـم التنفيـذ الفعال لهذه القواعد والمعايير والقوانين والأنظمة، بصرف النظر عن وقـوع الانتهاك كما أكدت على نفس المعنى السـابق المـادة ٣/٢١٧ مـن اتفاقيـة ١٩٨٢، حيث نصت على تخويل دولة العلم بما لها من سلطات البوليس على السفن التي ترفع علمها أو المسجلة في إقليمها أن تضمن ان تكون هذه السفن حاملة على متنها الشهادات التي تتطلبها القواعد والمعايير الدوليـة المشـار إليها في صدر المادة ٢١٧ في الفقرة(١)، منها على أن تلتـزم دولـة العلـم بالقيام بتفتيش السفن الرافعة لعلمها بصورة دورية وفي أي مكان توجد فيه، للتحقق من أن الشهادات التي تحملها السفينة مطابقة للحالة التي تكون عليها السفينة وقت التفتيش عليها([1]).

ويلاحظ على نص المادة ٢١٧ من الاتفاقية السابقة أنه يعطي لدولـة العلـم سلطات واختصاصات واسعة في مجال فرض الرقابة على السفن التي تحمـل

[1]) حيث نصت المادة ٢١٧ من الاتفاقية العامة على أنه :

- تتخذ الدول بوجه خاص تدابيير مناسبة لتأمين منع السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيهـا من الإبحار حتى تستجيب لمتطلبات القواعد والمعايير الدولية المشار إليها في الفقرة (١) بما في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن وبناءها ومعداتها وتكوين طواقمها.
- تضمن الدول أن تكون السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة في إقليمها حاملـة علـى متنهـا الشهادات التي تتطلبها القواعد والمعايير الدولية المشار إليها في الفقـرة (١) والصـادرة عملا بها وتكفل الدول تفتيش السفن الرافعة لعلمها بصورة دورية للتحقيق مـن أن هـذه الشهادات مطابقة للحالة الفعلية للسفن ... راجع نص المادة ٢١٧ من نفس الاتفاقية في : المجلة المصرية للقانون الدولي العدد ٣٨ المرجع السابق الإشارة إليه.

علمها أو المسجلة في إقليمها للتحقق من مدى التزام هـا بتطبيـق القواعـد والمعايير الدولية المنطبقة أو المقبولة عادة بشـأن منـع التلـوث البحـري والإسارة إلى التزام دولة العلم بالقيام بتفتيش السفن الرافعة لعلمها بصـورة دورية وفي أي مكان توجد فيه يعني من وجهة نظرنا سلطة دولة العلـم فـي التفتيش على السفن التجارية وما في حكمها والتي ترفع علمها بمعرفة السفن الحربية لهذه الدولة في مناطق أعالي البحار للتأكد من التـزام هـذه السـفن بتطبيق القواعد والمعايير الدولية بشأن مكافحة التلوث البحري وتحقيق سلامة الملاحة.

المبحث الثاني

اختصاص دولة العلم في توقيع العقاب الجنائي على سفنها

لعدم احترام القواعد والمعايير الدولية بمقتضى ولايتها القضائية

لتحقيق أكبر قدر من الفاعلية والجدية في تنفيذ القواعد والمعايير الدولية بشأن مكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن، انطـوت أحكـام الاتفاقيـات الدولية المعنية بمكافحة التلوث البحري الناجم عـن السـفن وغيرهـا مـن الاتفاقيات الدولية بشأن حماية الأرواح البشرية في البحـار واتفاقيـات منـع التصادم البحري على إلزام دولة العم بأن تباشر الولاية الجنائية على السـفن التي تحمل علمها أو المسجلة فيها بغرض توقيع العقوبات على هذه السـفن عما ترتكبه من مخالفات تتعلق بعد تطبيق القواعد والمعايير الدولية المنطبقة والمقبولة عموما وما ينسب إليها عن ارتكابها لانتهاكـات لأحكـام التلـوث البحري بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك، أو المكان الذي يظهر فيه هذا التلوث(١).

---

[1]) ويتأسس إختصاصات دولة العلم في توقيع العقاب الجنائي على السفن الرافعة لعلمها فـي حالة انتهاكها للقوانين والنظم البيئية على حق كل دولة في أن تمارس ممارسة فعلية ولايتها

وقد وضعت المادة ٢١٧ من اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار الموقعة في عام ١٩٨٢م القواعد والضوابط الخاصة بممارسة دولة العلم لولايتها القضائية على السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها حيث نصت على أنه :

١) إذا إرتكبت سفينة انتهاكا للقواعد والمعايير الموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصمة أو مؤتمر دبلوماسي عام، عملت دولة العلم دون الإخلال بالمواد ٢٢٨,٢٢٠,٢١٨ على إجراء تحقيق فوري وعلى إقامة دعوى حينما كان ذلك مناسبا فيما يتعلق بالانتهاك المدعي وقوعه بصرف النظر عن وقوع الانتهاك أو مكان حدوثه أو مشاهدة التلوث الناتج عن هذا اللانتهاك.

٢) لدولة العلم التي تباشر التحقيق في الانتهاك أن تطلب مساعدة أية دولة أخرى يمكن أن يكون تعاونها مفيدا في ظروف القضية وتعمل الدول على تلبية الطلبات المناسبة المقدمة من دولة العلم.

٣) تحقق الدول بناء على طلب مكتوب من أية دولة في أي انتهاك يدعى أن السفن الرافعة لعلمها أرتكبته وإذا إقتنعت دولة العلم بتوافر الأدلة الكافية التي يمكن من إقامة الدعوى فيما يتعلق بالانتهاك المدعي وقوعه عملت دون تأخير على إقامة هذه الدعوى وفقا لقوانينها.

٤) تبادر دولة العلم إلي إبلاغ الدولة الطالبة والمنظمة الدولية المختصة بالإجراء المتخذ وبنتيجته وتكون هذه المعلومات متاحة

القضائية ورقابتها على السفن التي ترفع علمها وفقا لقواعد القانون الدولي العرفي واحكام القانون الدولي الجديد للبحار متمثلا في نص المادة ٩٤ من الإتفاقة الجديدة.راجع نص المادة ٩٤ من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ في المجلة المصرية للقانون الدولى العدد ٣٨ المرجع السابق.

لجميع الدجول.

٥) تكون العقوبات التي تنص قوانين وأنظمة الدول على توقيعها على السفن الرافعة لعلمها شديدة إلى حد يثني عن إرتهاكات بصرف النظر عن مكان حدوثها.

ويلاحظ على النص السابق أنه رسم الإطار العم لاختصاص الدولة العلم في توقيع العقوبات الجنائية على كل المخالفات الجنائية التي ترتكبها السفن التي ترفع علمها أو المسجلة في إقليمها بصرف النظر عن مكان وقوع المخالفة أو المكان الي ظهر فيه التلوث المدعي بوقوعه فوفقا لنص الفقرة الرابعة من المادة ٢١٨ يقع على عاتق دولة العلم في حالة ما إذا إرتكبت السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية بشأن مكافحة التلوث البحري والعمل على خفضه والحد من آثاره والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أمكو او مؤتمر دبلوماسي عام التزام بإجراء التحقيق الفوري وإقامة الدعوى القضائية ضد هذه السفن، دون الإخلال بما ورد في المواد ٢١٨، ٢٢٠، ٢٢٨ من قواعد واحكام تتعلق بالدعاوي المرفوعة من قبل الدولة الساحلية أو دولة العلم(١). ويقع على دولة العلم الالتزام بإجراء التحقيق الفوري وإقامة الدعوى القضائية لانتهاك سفنها للقواعد والمعايير الدولية بشأن مكافحة التلوث البحري بصرف النظر عن مكان وقوع المخالفة التي أدت إلى انتهاك المدعى بوقوعه، أو مكان حدوث أو مشاهدة التلوث الناجم عن المخالفة(٢)، فقد تقع المخالفة في إحدى المناطق البحرية الخاضعة للسيادة

[1]) **Dauay, "Le Droit de la Meret la Preservation du Milieu Marin", op.cit,p.257**

– راجع: أ.د/ صلاح عامر، القانون الدولي الجديد للبحار ، المرجع السابق ص ٥١٥ .

[2]) فقد يحدث الانتهاك من جانب السفينة في مكان إلا أن آثاره لا تظهر إلا في مكان إدراك آثاره إلا بعد فترة من وقوع الانتهاك ومن هنا جاء النص القانوني للمادة ٢١٧ متمشيا مع

الإقليمية لدولة العلم، أو في أحد المناطق التي تتمتع عليها بولاية محددة وهي المناطق المنشأة وفقا لقانون البحر الجديد كما أن المخالفة قد تقع في أعالى البحار، أو في المناطق البحرية المختلفة الخاضعة لأية دولة أخرى وفي جميع الحالات تلتزم دولة العلم بالتحقيق الفوري وإقامة الدعوى بوقوعه على أن تكون إجراءات نظر الدعوى وفقا لتشريعاتها الداخلية وأمام محاكمها الوطنية وإذا أقامت دولة العلم الدعوى القضائية ضد السفن الرافع لعلمها أو المسجلة فيها لانتهاكها للقواعد والمعايير الدولية بشأن مكافحة التلوث البحري فلها أن تطلب من اية دولة مساعدتها بتقديم البيانات المتعلقة بالمخالفة التي أدت إلى انتهاك المدعي بوقوعه على أن تكون هذه البيانات والمعلومات دقيقة بالقدر الذي يجعل هذا التعاون مفيدا في ظروف القضية، وتتعلق هذه البيانات في الغالب بالظروف التي لا بست وقوع المخالفة ومكان اكتشافها وحجم الخسائر الناجمة عن الانتهاك المدعي بوقوعه ، وتعمل الدول على تلبية الطلبات المناسبة المقدمة من دولة العلم حول واقعة الانتهاك المدعي بوقوعه(١).

كل الأحوال السابقة فألزمت دولة العلم بالتحقيق وإقامة الدعوى عندما تتوافر الأسباب الداعية إلى ذلك بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك أو مكان حدوثه أو مشاهدة التلوث الناتج عن هذا الانتهاك.

(1) ولقد نصت الفقرة الرابعة من المادة السادسة من الاتفاقية الدولية لمكافحة التلوث الناجم عن السفن الموقعة في لندن عام ١٩٧٣م على نص مماثل لنص الفقرة الخامسة من المادة ٢١٧ من الاتفاقية العامة، حيث نصت الفقرة الرابعة من المادة السادسة من اتفاقية عام ١٩٧٣م على أنه الدولة التي ترفع السفينة علمها بمجرد استلام أدلة عن مخالفات السفينة أن تقوم بالتحقيق ولها أن تطلب الدولة التي اكتشفت المخالفة بتذويدها بالأدلة الأخرى أو الأدلة الأخرى أو أدلة افضل وفي حالة تأكيدها من أدلة المخالفة أن تتخذ الإجراءات طبقا لقانونها وأن تخطر الدولة الأخرى ومنظمة أمكو بنتيجة الإجراءات التي اتخذتها. راجع: **Dauay,op.cit,p.258.**

- وللزيادة في التفاصيل حول نفس الموضوع راجع:

وقد تباشر دولة العلم التحقيق في واقعة انتهاك سفنها للقواعد والمعـايير البيئية بشأن مكافحة التلوث البحري من تلقاء نفسها بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك ، أو مكان اكتشاف التلوث الناجم عن هذا الانتهاك.

كما أنها تحقق بناء على طلب مكتوب من أية دولة تكون لها مصلحة فـي التحقيق ولكن بشرط أن يتوافر لدولة العلم الإقناع الكافي بتوافر الأدلة الكافية التي تتمكن من إقامة الدعوى فيما يتعلق بالانتهاك الذي تدعى الدولة الأخرى بوقوعه،[1] فإذا توافر لدى دولة العلم الإقناع الكافي بجدوى إقامة الدعوى ضد السفينة التابعة لها، قامت دون تأخير بإقامة هذه الدعوى وفقـا لتشـريعاتها الداخلية وأمام محاكمها الوطنية.

ويلاحظ على النص الفقرة السادسة من المادة ٢١٧ السابق ذكرها أنهـا جاءت لتتبنى وجهة نظر الدول البحرية الكبرى في عدم التقيد برفع الـدعوى القضائية في حالة إخطار دولة العلم بضرورة رفـع الـدعوى فيمـا يتعلـق بالانتهاك المدعي وقوعه مباشرة بل علقت ذلك على توافر الإقناع الكافي لدى دولة العلم بجدوى رفع الدعوى ضد السفن الرافعة لعلمها والمرتكبة الانتهاك.

ولكن لم يحدد النص أي ضوابط أو معايير لمعنى الإقناع الكافي مما أعطى لدولة العلم سلطة وحرية كاملة في إقامة الدعوى ضد سفنها أو عدم إقامتهـا ولكن التجربة قد أثبتت من خلال مناسبات تستعصي عن الحصر، أن دولة العلم لا تنهض بالالتزامات التي فرضتها عليها الاتفاقية الدولية بمقتضى نص الفقرة السادسة من المادة ٢١٧ من الاتفاقية العامة، ومن هنا فإن تعليق إقامة دولة

Dauay, "Les Sanction en Mati'ere de Pollution dans la Zone Economique Exclusive", in Perspectives du Droit de la Mer a' l'issue de la III e'me Conference des Nations Unies, paris, Pedone, 1984,p.217.

[1]) راجع : أ.د / صلاح عامر المرجع السابق، ص ٥١٥ .. وأيضا راجع:

Dauay, Le Droit de la Meret la Preservation du Milieu Marin, op.cit.pp.257-258

العم للدعوى القضائية بعد إخطارها كتابة من قبل دولة أخرى على اشـتراط اقتناعها الكافي بجدوى هذه الدعوى، يجعل النص السابق عديم الجدوى ويقلل من التزامات دولة العلم التي تفرضها عليها الاتفاقيات الدوليـة فـي مجـال مكافحة التلوث الناجم عن تشغيل السفن.

ووفقا لنص الفقرة السابعة من المادة ٢١٧ من الاتفاقية فإن دولـة العـم تلتزم بإبلاغ الدولة الطالبة لإجراء التحقيق والمنظمة الدولية المختصة (أمكو) بنوعية الإجراء الذي اتخذته ونتائج الدعوى التي رفعتها ضد السفن الرافعـة لعلمها أو المسجلة فيها ولتحقيق أكبر قدر من المعلومات التي تفيد في مجال مكافحة التلوث البحرى الناجم عن السفن والعمل على خفضه والحد من أثاره يجب على دولة العلم أن تجعل المعلومات المتعلقة بالدعوى المعنية في متناول أية دولة تطلب ذلك.

وأخيرا يتعين أن تكون العقوبات التي تنص عليها تشريعات وأنظمة دولة العلم لتطبيقها على السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها، لمعاقبة هذه السفن على ما ترتكبها من انتهاكات للقوانين والنظم البيئية، من الجسامة بما يؤدي إلى ردع هذه السفن عن ارتكاب مخالفات تلوث بصرف النظـر عـن مكـان ارتكاب المخالفة.

والجدير بالذكر أن الكثير من الدول لم تسرع باعتماد القـوانين والـنظم البيئية التي يتم بمقتضاها توقيع العقوبات الجنائية على السفن الرافعة لعلمها في حالة انتهاكها للقواعد والمعايير الدولية بشأن مكافحة التلـوث البحـري الناجم عن تشغيل السفن ومازالت غالبية الدول لا تبذل العناية الواجبة فيمـا يتعلق بسن التشريعات والنظم التي تطبق على السفن الرافعة لعلمها(١).

---

[1]) ويرجع ذلك إلى أن القوانين والتشريعات الوطنية مازالت غير مسايرة للاهتمـام الـدولى بشأن مكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن والعمل علـى خفضـه والسـيطرة عليـه

وحتى بالنسبة لبعض الدول التي أصدرت تشريعات وأنظمة تقرر بمقتضاها عقوبات جنائية توقع على السفن الرافعة لعلمها مثال فرنسا وكندا([١]). فإن هذه الدول تهتم بتطبيق هذه القوانين والأنظمة على السفن الرافعة لعلمها في حالة انتهاكها للقواعد والمعايير بأن مكافحة التلوث البحري في المناطق البحريـــة التي تقع تحت السيادة الإقليمية لهذه الدول أو تلك المناطق التي تتمتع عليهـــا بولاية إقليمية محدودة (المناطق المنشأة وفقا لقانون البحار الجديـد عـام ١٩٨٢) ، ولكنها تتقاعس في أحوال كثيرة ومناسبا تستعصي على الحصر فـي القيـام بتطبيق هذه القوانين والنظم على السفن الرافعة لعلمها وعن القيام بالمتابعـة الجنائية للمخالفات التي ترتكب بواسطة السفن التي تحمل علمها في المناطق البحرية الأخرى([٢]).

ومازالت غالبية الدول تعامل البيئة البحرية تشريعيا بنفس المنظور الذي كانت تعامل به في السابق. راجع أ.د/ إدريس الضاحك، قانون البحار الجديد وتطبيقاته ، المرجع السابق، ص ١٧٩.

[1]) راجع نص القوانين الفرنسية التي ظهرت خلال الفترة من عام ١٩٦٤ إلـى عـام ١٩٨٢ بشأن حماية البيئة البحرية ضد التلوث وسلطات الحكومة الفرنسية في توقيع العقاب الجنائي على السفن الرافعة لعلمها ومدى هذا العقاب في:

Robert (J.H), op.cit,pp.193-209.

- وراجع : أيضا التشريع الكندي الصادر في ٢٦ يونيو ١٩٧٠ ، النص بالكامل في:

Doc ST/LEG/SER/16,1974.

[2]) بل أن الأمر وصل إلى حد أن هناك العديد من الدول أصدرت تشريعات وأنظمـة تـنص على افتراض عقوبات جنائية على السفن الرافعة لعلمها في حالة قيامها بانتهـاك القواعـد والمعايير الدولية بشأن التلوث البحري في المناطق البحرية الخاضعة لسيادة دولة العلـم أو تتمتع عليها بولاية محدودة دون النص على االطباق هذه القوانين على السفن الرافعة لعلمها لانتهاكها هذه القواعد والمعايير في المناطق البحرية الأخرى، ولعـل القـانون البرتغـالي الصادر برقم ٤٦١١٩ في أكتوبر سنة ١٩٦٥ بشأن حماية البيئة البحرية البرتغاليـة ضـد التلوث هو خير دليل على ذلك حيث نص القانون المذكور على توقيع العقوبـات الجنائيـة

وهذه الأمور أثارت الكثير من المخاوف والانتقادات والشكوك حول جدية دولة العلم في أن تنهض بالتزام آتها التي تفرضها عليها الاتفاقيات الدولية المعنية بمكافحة تلوث البيئة البحرية الناجم عن السفن، وعملا على تفادى ذلك التقصير المنسوب إلى دولة العلم ظهرت خلال الدورات المتعاقبة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الدعوة إلى وجوب التوسيع في اختصاصات الدولة الساحلية في مجال مكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن على حساب الاختصاصات المخولة لدولة العلم وقد جاءت هذه الدعوى متمشية مع الاتجاه العم لقانون الدولى الجديد للبحار، نحو التوسع في منح الدولة الساحلية المزيد من الاختصاصات في مسائل مكافحة التلوث البحري، وهو ما سوف نتعرض له خلال دراستنا لاختصاصات الدولة الساحلية في مجال مكافحة التلوث البحرى في الباب الثاني من هذا البحث.

على السفن الرافعة لعلم البرتغال حال انتهاكها للقوانين والأنظمة البيئية في نطاق البيئة البحرية البرتغالية فقط دون النص على أن يمتد أثر هذا القانون على باقي المناطق البحرية الأخرى فقد نص القانون على أن السفن = = البرتغالية التي تزيد حمولتها عن ١٥٠ طنا تلتزم بعد إلقاء أية مخالفات زيتية وإلا تعرضت للعقاب الجنائي المقرر بمقتضى نفس القانون،

- راجع، نص القانون في: **Int.Dig.HITH.vol.18,1967.p.684.**

الباب الثانى
اختصاص الدولة الساحلية فى مسائل حماية البيئة البحرية
ضد التلوث فى المناطق البحرية المختلفة

تمهيد وتقسيم

تكشف نصوص اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار فى الجزء الثاني عشر ، وفي نصوص متفرقة المزيد من الاختصاصات للدولة الساحلية فـــى مجـــال حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن ، وذلـــك بهـــدف ضـــمان تطبيق اكثر فاعلية للقواعد والمعايير الدولية فى هذا المجال .

فقد اعترفت الاتفاقية الجديدة للدولة الساحلية فى ممارستها لسيادتها على مياهها الداخلية وبحرها الإقليمى أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية ، بما فى ذلك السفن التي تمارس حق المرور البري كذلك حولت الاتفاقية للدولة الساحلية القيام ببعض الإجراءات فى المنطقة المتاخمة تعتبر خروجا على مبدأ حرية الملاحة وذلك بهدف حماية مصالحها الاساســية وحماية الصالح العام للجماعة الدولية وان هذه الإجراءات ليست مقررة بشكل مباشر لمكافحة تلوث البيئة البحرية من السفن الا أنها يمكن أن تخدم بشـــكل غير مباشر للغاية من المحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث كما أن للدولة الساحلية أن تعتمد فيما يتعلق بمناطقها الاقتصادية الخالصة قوانين وأنظمـــة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليها تكون متفقة مـــع القواعـــد والمعايير الدولية بما فى ذلك تنظيم حق المرور العـــابر بمـــا يحقـــق الغايـــة المقصودة من المحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث كما انطـــوت أحكـــام الجزء الثاني عشر من الاتفاقية على تقرير اختصاصات محددة للدولة الساحلية بالتدخل فى أعالى البحار خروجا على مبدأ حرية الملاحة الذى يســـود هـــذه المنطقة فى الأحوال التي تهدد أو يمكن أن تهدد مصالحها الاساسية بـــالتلوث البحري فى حالات الحوادث البحرية.

وسوف نتناول اختصاصات الدولة الساحلية فى حماية البيئة البحرية ضـــد التلوث الناجم من السفن فى المناطق البحرية المختلفة علـــى ضـــوء أحكـــام القانون الدولي الجديد للبحار وفقا للتقسيم التالي:

الفصل الأول :اختصاصات الدولة الساحلية فى المناطق التي تخضع لســـيادتها الإقليمية.

الفصل الثاني: اختصاصات الدولة الساحلية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة.

الفصل الثالث : اختصاصات الدولة الساحلية فى أعالى البحار.

الفصل الأول
اختصاصات الدولة الساحلية فى المناطق التي تخضع لسيادتها الإقليمية

تمهيد وتقسيم:

فرق القانون الدولي للبحار من حيث النظام القانوني بين المناطق البحرية التي تعد جزءا من إقليم الدولة وهي المياه الداخلية والبحار الإقليمية،وهي المناطق التي تخضع لسيادتها،وتلك التي يكون للدولة الساحلية عليها ولاية محدودة مثل المناطق المتاخمة،ومناطق تعتبر خاضعة للحقوق السيادية لها مثل الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وأخيرا المناطق البحرية التي لا تخضع للسيادة الإقليمية والتي تتمثل أساسا فى أعالى البحار.

المبحث الأول
اختصاصات الدولة الساحلية فى المياه الداخلية فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث والوضع القانوني لقناة السويس ونظائرها

الفرع الأول
اختصاصات الدولة الساحلية فى المياه الداخلية

يقصد بالمياه الداخلية المياه التي تخترق أو تتغلغل فى أراضي دولة معينة،وقد عرفتها المادة الرابعة من اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ لقانون البحار بأنها (المياه التي تقع داخل الخط الذى يقاس ابتداء منة البحر الإقليمى). ويري الدكتور نبيل حلمي أن هذا التعريف ينطبق علي أنواع المياه العزبة والمالحة

التي تقع داخل الخط المشار إليه مثل الأنهار والبحيرات والمواني والخلجـان والمضايق([1]). وتحد هذه المياه فى حدودها الخارجية بخط الأساس الذى يقاس منة عرض البحر الإقليمى الذى يصادف الحدود الداخليـة لهـذا البحـر([2])، ويقضي الفصل الثالث من اتفاقية جنيف ١٩٥٨ حول البحر الإقليمى والمنطقة المجاورة أن خط الأساس هذا هو ذلك المكون من خط مياه الجزء المنحسـر علي طول الشاطئ.ولم تغير اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سـنة ١٩٨٢ من الاتجاه السابق([3]).

هذا ومن المبادئ المستقرة أن المياه الداخلية تعد جزءا لا يتجزأ مـن إقلـيم الدولة،تخضع لسلطاتها واختصاصها الداخلي،فالدولة الساحلي تتولى بطرقها الخاصة تنظيم ولايتها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية علي مياههـا الداخلية تماثل سيادتها علي الإقليم الأرضى فتتمتع بسن التشريعات والقواعد بشان المحافظة علي مياهها البحرية ضد التلوث سواء بالنسبة للسفن التـي ترفع علمها أو السفن الأجنبية([4]).

---

[1]) راجع الدكتور نبيل حلمي (محاضرات فى القانون الدولي العام) دروس ألقيت على طلبة كلية الحقوق جامعـة الزقازيق فى العام الجامعي ١٩٨٦/١٩٨٧ ،غير منشورة ، ص ٢١٦.

[2]) حددت المادة الرابعة من المرسوم المصري الصادر فى ١٨ ينـاير سـنة ١٩٥١ والمعـدل بقـرار رئـيس الجمهورية فى ١٧ فبراير ١٩٥٨ بشان المياه الإقليمية المصرية،المياه الداخلية لمصر بأنها تشمل:

ا–مياه الخلجان الواقعة علي طول السواحل المصرية.

ب–المياه التي من فوق الأرض من أي ضحضاح لا يبعد بأكثر من اثني عشر ميلا بحريا عن البر أو عن أي جزيرة مصرية وكذلك المياه التي بينة وبين البحر.

ج–المياه التي بين البر وبين أية جزيرة مصرية لا تبعد عن البر بأكثر من اثني عشر ميلا بحريا.

د–المياه التي بين الجزر المصرية التي لا تبعد إحداها عن الأخرى بأكثر من اثني عشر ميلا بحريا.

– راجع: نص للمادة السابقة في:أ.د/إبراهيم العناني، قانون البحار الجديد، المرجع السابق،ص١٢.

[3]) نصت المادة الثامنة من الاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ علي تحديد المياه الداخلية أنه، باستثناء مـا هـو منصوص علية فى فى الجزء الرابع تشكل المياه الواقعة علي الجانب المواجه للبر من خط الأسـاس للبحـر الإقليمى جزءا من المياه الداخلية للدولة.

[4]) راجع:المرجع السابق ص١٣

ويعتبر القانون الكويتي رقم ١٢ لسنة١٩٦٤ بشان منع تلوث المياه الصالحة للملاحة بالزيت من اقدم القوانين التي ظهرت فى المناطق العربية وتهدف بشكل مباشر لحماية المياه الداخلية لدولة الكويت من خطر التلوث،فقد نصت المادة الأولى من القانون المذكور علي انه (يحظر تلويث المناطق البحرية المعنية فى الفقرة الثانية من هذه المادة وذلك بتفريغ أو تسرب الزيت أو أي سائل آخر يحتوي علي الزيت من أي سفينة أو من أي مكان علي اليابسة،او من أي جهاز معد لحفظ الزيت أو نقلة من مكان لآخر علي السفينة أو علي اليابسة،كما نصت الفقرة الثانية من نفس المادة السابقة علي أن المناطق البحرية التي يحظر فيها التلويث المباشر إليه فى الفقرة السابقة هي : لمياه الداخلية لدولة الكويت وتشمل جميع المياه الواقعة خلف المياه الواقعة خلف خط إغلاق خليج الكويت حسب التحديد الوارد فى الملحق رقم ٣ من هذا القانون والمبينة علي الخارطة المرفقة بهذا القانون([1]).

الفرع الثاني

النظام القانوني للملاحة فى قناة السويس ونظائرها ومدي سلطات الدول الساحلية فى مسائل مكافحة التلوث فيها

القنوات الدولية هي ممرات مائية صناعية تصل بين بحرين مارة بأراضي دولة ما ،مثال ذلك قناة السويس وقناة بنما،ويدخل ضمن هذا التعريف الطرق

– وحول سلطات الدولة الساحلية واختصاصتها فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم من السفن وبخاصة فى المياه الداخلية. Despex,(Droit de L Environment,) op.cit, citp.669.

وحول نفس الموضوع راجع باللغة العربية.

–الدكتور إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته...، لمرجع السابق منص١٢٥ إلى ص١٢٨

–أ.د/ إبراهيم العناني، القانون الجديد للبحار، المرجع السابق من ص١١ إلى ص١٣.

أ.د/ محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري فى أبعاده الجديدة، المرجع السابق ص١٣٠ وما بعدها.

أ.د/ عبد العزيز سرحان ، مبادئ القانون الدولي العام، طبعة عام ١٩٧٥،المرجع السابق ص٢٩٣

[1]) راجع النص القانون الكويتي في:الدكتور سعد علام موسوعة التشريعات البترولية للدول العربية،منطقة الخليج العربي الدوحة–قطر–الطبعة الاولي عام ١٩٧٨،من ص١٩٤ إلى ص١٩٧.

المائية التي تصل المياه الداخلية لدولة ما بالبحر مارة باراضيها[٢].وتخضع الملاحة فى القنوات الدولية لسيادة الدولة الإقليمية نظرا لأنها تعد جزءا من المياه الداخلية،ومن ثم تأخذ الملاحة([١]) فيها حكم الملاحة فى المياه الداخلية للدول الساحلية، وبالتإلى لا يمكن أن نتصور أن تسري علي القنوات الدولية النظام القانوني للمضايق بمختلف أنواعها.

وتنظم الملاحة البحرية فى القنوات الدولية بوجه عام من خلال اتفاقيات دولية مع الأخذ فى الاعتبار أمرين هامين. أولهما أن هذه القناة تعتبر جزءا لا يتجزأ من أراضى الدولة التي تمر فى أراضيها، والثاني أن الاتفاقية يجب الا تتعدى بأي شكل من الأشكال مجرد اخذ تعهدات علي الدولة التي تمر فى اراضيها بالسماح لسفن كافة الدول باستخدام القناة الملاحية الدولية .وفيما يتعلق بالنظام القانوني للملاحة فى القناة السويس فانها تخضع لأحكام اتفاقية القسطنطينية المبرمة فى ٢٩-١٠-١٨٨٨ والتي تعهدت الحكومة المصرية بالالتزام بأحكام ها بموجب الاعلان الصادر عام١٩٥٧([٢]).

---

[1]) راجع الاستاذ الدكتور محمد حافظ غانم ، مبادئ القانون الدولي العام، المرجع السابق ص٣٧٧.

[2]) حيث نص الإعلان فى مادته الأولى على أن : قناة السويس ستظل حرة ومفتوحة فى وقت السلم ووقت الحرب أمام أي سفينة تجارية أو حربية دون تفرقة بين الدول . وتعتبر قناة السويس مفتوحة للملاحة البحرية لكافة السفن الأجنبية الا اذا كانت هناك ضرورة ملحة فى منع انواع معينة من السفن من المرور لاعتبار ات بيئية أو منع سفن دولة تكون فى حالة حرب مع الحكومة المصرية أو سفن اخرى ترى الحكومة المصرية أن هذه السفن تحمل الاسلحة والمؤن الاقتصادية لدولة تكون فى حالة حرب مع مصر . وهذا ما حدث عندما اغلقت الحكومة المصرية القناة فى وجه السفن الاسرائيلية وسفن الدول الاخرى التي ترسل اسلحة لاسرائيل ، الا أن هذه الاجراءات الموجهة ضد الحكومة الاسرائيلية قد الغيت فى عام ١٩٧٥ عندما سمحت الحكومة المصرية لسفن الدول المختلفة التيتنقل شحنات إلى اسرائيل ، وتغير الحال بعد ذلك تماما بالنسبة للسفن الاسرائيلية ذاتها حيث سمح لها بالمرور فى القناة ، بمقتضى اتفاقية السلام التي ابرمت بين مصر واسرائيل فى ١٩٧٩/٣/٢٦ حيث اكدت مصر التزامها باحكام اتفاقية القسطنطينية عام ١٨٨٨ ونصت المادة الأولى من معاهدة السفن الاسرائيلية وكذلك السفن الاخرى التي تحمل شحنات من والى اسرائيل تتمتع بحق المرور عبر قناة السويس تأسيسا على اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ ، باعتبار ها اتفاقية تسري فى مواجهة كافة دول المجتمع الدولي . راحع : ترفز ، المرجع السابق، ص ٧٨٣ .

وفى مجال حماية البيئة البحرية ضد التلوث، تتمتع الدولة الساحلية التـــى تمر القناة فى أراضيها بسلطات واختصاصات مطلقة فى مسائل مكافحة التلوث البحرى، تأسيساً على أن القناة هى جزءاً من المياه الداخلية لهذه الدولة، ولها أن تتخذ من الوسائل والتدابيير اللازمة ما يكفى تحقيق الحماية الفعالة لمجرى القناة من التلوث ، فهى تملك حق منع السفن التى تحمل حمولات خطرة يمكن أن تهدد البيئة البحرية من المرور ، كما لها أن تقوم بتفتيش السفن المارة إذا توافرت لديها الأدلة الكافية على عدم التزام هذه السفن بالقوانين والتشريعات الوطنية والقواعد والمعايير الدولية بشأن مكافحة التلوث البحـــرى. وللدولـــة الساحلية أيضاً حق حجز السفن المخالفة وإقامة الدعاوى القضائية ضدها إذا ارتكبت إنتهاكات بيئية أثناء مرورها فى القناة.

وللزيادة فى التفاصيل حول النظام القانوني للملاحة فى قناة السويس راحع :

- الدكتور عبد الله رشوان " المركزالقانوني لقناة السويس ونظائرها " رسالة دكتوراه ، مطبعة حجازي ، القاهرة عام ١٩٤٩ ، ص١٦٥ .
- أ.د/ عبد العزيز سرحان ، المرجع السابق ، ص ٣٠٦ .
- الدكتور نبيل حلمي ، المرجع السابق ، ص٣٣٢ .

المبحث الثانى
اختصاصات الدولة الساحلية وسلطاتها بشأن حماية
البيئة البحرية فى البحر الإقليمى

إن مبدأ حرية البحار والمحيطات هو من أهم المبادئ الاساسية التى نشأ عليها القانون الدولى التقليدى للبحار مع التسليم للدولة الساحلية بسلطات واختصاصات واسعة تستند إلى حقوقها فى ممارسة السيادة على المناطق البحرية القريبة من شواطئها، سواء كانت هذه السيادة تتعلق بإستغلال هذه المناطق أو تنظيم حركة الملاحة عليها وحماية شواطئها ضد التلوث، غير أن حق الدولة فى ممارسة السيادة الإقليمية على المناطق المتاخمة لشواطئها ليست مطلقة، بل أن هناك بعض القيود التى أقرها العرف الدولى والقانون الدولى على سلطة الدولة الساحلية فى ممارسة السيادة على بحرها الإقليمى ، وهو حق المرور البرئ ، هذا الحق الذى جاء لخلق نوع من التوائم بين حق الدولة الساحلية فى ممارسة حق السيادة على المناطق المتاخمة لشواطئها والمحافظة على مبدأ حرية الملاحة(١).

ولذلك فإننا سوف نتعرض لاختصاصات الدولة الساحلية وسلطاتها بشأن حماية البيئة البحرية فى بحرها الإقليمى من خلال تناولنا للنقاط الاتية :

الفرع الأول : المقصود بالبحر الإقليمى .

الفرع الثاني : حق الدولة الساحلية على بحرها الإقليمى هو حق سيادي .

الفرع الثالث: المركز القانوني للسفن الأجنبية فى البحر الإقليمى ومدى ممارسة الدولة الساحلية لسلطاتها بشأن حماية بحرها الإقليمى من التلوث .

---

[1]) سوف نشير من خلال دراستنا لبعض المسائل المتعلقة بالبحر الإقليمى من حيث تعريفه، والنظام القانونى له، ومركز السفينة الأجنبية فيه، بقدر من الإيجاز ونحيل لدراستها بالتفصيل لمراجع أخرى متخصصة سوف نشير إليها فى حينه، حرصاً منا على لأن لا يخرج بنا التفصيل فى مثل هذه المسائل عن المقصود من هذا البحث.

الفرع الرابع : حق المرور البرئ وسلطات الدولة الساحلية واختصاصها بشأن حماية البيئة البحرية ضد التلوث .

الفرع الخامس : المرور العابر ، وسلطات الدولة الساحلية واختصاصها فـــى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث .

الفرع الأول

المقصود بالبحر الإقليمى

البحر الإقليمى فكرة قانونية سواء من وجهة نظر القانون الدولي أو من وجهة نظر القانون الداخلي ، اقرها الفقه والعمل الدوليين ،ولها أهميتها غير العاديـــة بالنســـبة للأنظمة الإدارية أو الصحية أو التجارية أو الأمنية فى كل دولة ، فكرة لها تأثيرهـــا الضخم فى إطار القانون الدولي وعلى مستوى العلاقات فيما بين الدول (١).

والبحر الإقليمى هو رقعة من البحر متاخمة لشواطئ الدولة تمتد فيمـــا وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية . أي أنها رقعة تنحصر بين المياه الداخلية أو الشواطئ من جهة والمنطقة الاقتصادية أو أعالى البحار من جهـــة أخـــرى . ولقد تمكن مؤتمر أمم المتحدة الأول لقانون البحار الذى عقد عام ١٩٥٨ من وضع اتفاقية خاصة بالبحر الإقليمى والمنطقة المجاورة عام ١٩٥٨ باعتبارها أول اتفاقية عامة فى هذا الموضوع يقصد منها إخضاع مياه هذا البحر لنظام وسط بين السيطرة الإقليمية وسيادة الدولة على إقليمها لرعاية إقليمها لرعاية مصالحها الاقتصادية والاستراتيجية وغيرها من جهـــة ، وتيســـير الاتصـــال الدولي عن طريق الملاحة لجميع السفن من جهة أخرى .

ومنذ أن عرفت فكرة البحر الإقليمى وتدور حـــول مســـألة اتســـاعه العديـــد مـــن المناقشات وقد تركزت الفكرة التقليدية فى أن سلطة الدولي يمكـــن أن يمتـــد علـــى

[1] راجع : أ.د/ إبراهيم العناني ، المرجع السابق ، ص١٣

المساحات البحرية التي يمكن للدولة أن تسيطر عليها فعليا من على إقليمها البري . ولم يتوصل مؤتمر الأمم المتحدة الأول الذى عقد فى جنيف ١٩٥٨ إلى إقرار صيغة متفق عليها بشأن اتساع البحر الإقليمى ، ولذلك ظلت المسألة محل خلاف وتركت للمواقف الانفرادية للدول ، حتى حسمت اتفاقية الامم المتحدة للبحار عام ١٩٨٢ المسألة وحددت اتساع البحر الإقليمى ب١٢ ميل بحري مقاسه من خطوط الاساس المقررة فى الاتفاقية (١).

الفرع الثانى
حق الدولة الساحلية على البحر الإقليمى هو حق سيادى

أعطت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمى والمنطقة المجاورة سنة ١٩٥٨ للدولة الساحلية سيادة مباشرة على تلك الرقعة من المياه الإقليمية لحماية أمنها والمحافظة على مصالحها الاقتصادية مع مراعاة مصلحة الجماعة الدولية وعدم التعسف فى ممارسة هذه السيادة(٢) ويترتب على مبدأ خضوع البحر الإقليمى لسيادة الدولة الساحلية أن هذه السيادة تمثل حقها فى ممارسة الاختصاص العام على البحر الإقليمى من حيث تنظيم الملاحة على سطحه والطيران فوقه ، واستغلاله قاعة وباطن تربته ، ولا ينقص من هذه السادة الا حق المرور البرئ للسفن الأجنبية(٣) الذى يمثل حقا لسفن كافة الدول فى أن تستخدم المياه الإقليمية من أجل العبور أو الدخول للمياه الداخلية لدولة الساحل أو الخروج منها. ولازالت الأحكام العامة التى

---

[1]) فيما يتعلق بمسألة تحديد البحر الإقليمى يمكن القول بأن الاتفاقية الجديدة لقانون البحار قد حسمت الخلاف حول تحديده، حيث نصت المادة الرابعة على أن " لكل دولة الحق فى أن تحدد عرض بحرها الإقليمى بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميل بحرى مقاسه من خطوط الاساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية". راجع المواد من المادة الثالثة إلى المادة ١٦ من نفس الاتفاقية للوقوف على طريقة تحديد البحر الإقليمى . وللوقوف على اتساع البحر الإقليمى فى المجالات البحرية العربية، راجع الجدول رقم ١٩.

وللزيادة فى التفاصيل حول نفس الموضوع راجع:

-أ.د/ مفيد شهاب" قانون البحار الجديد والمصالح العربية" المرجع السابق، ص١٨.

-أ.د/ حامد سلطان"القانون الدولى العام وقت السلم" طبعة ١٩٦٢، ص ٥٦٠.

[2]) راجع:الدكتور عوض محمد المر، المرجع السابق، ٢٧.

[3]) الدكتور إدريس الضحاك" قانون البحار الجديد وتطبيقاته فى الدول العربية" المرجع السابق ص ١٤١.

تنظم البحر الإقليمى التى أوردتها اتفاقية ١٩٥٨ سارية المفعول فى الاتفاقية الجديدة للبحار الموقعة عام ١٩٨٢ ولم يحدث الا تغييرات غير جوهرية بالنسبة لحق المرور البرئ([١])، سوف نتعرض لها فيما بعد حين دراستنا لحق المـرور البـرئ ومـدى اختصاص الدولة الساحلية فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عـن السفن.

وتجدر الإشارة إلى أن سيادة الدولة الشاطئية على البحر الإقليمـى لا تنطـوى فقط على مجرد التمتع بالحقوق فيه ، ولكن علـى الدولـة السـاحلية أن تـنهض بمسئولياتها وواجباتها فيه، وواجباتها ومسئولياتها تلك لازال نطاقها مختلفاً عليـه فى بعض النواحى، فمثلاً لا يمكن القول بأن الدولة الساحلية تحت التزام مطلق بـأن تضمن خلو مياهها من جميع عوائق الملاحة، أو أنها تحت التزام مطلق بأن تزيـل الحطام فى كل الظروف([٢])، ولكن وجودها لا نزاع فيه ، فالدولة الساحلية يجـب أن تعمل على توفير الحماية الملائمة للسفن الأجنبية أثناء مرورها فى بحرها الإقليمـى ([٣]).

---

[1]) نصت المادة الثانية من الاتفاقية الجديدة عام ١٩٨٢ على أن الدولة الساحلية تتمتع بحق سيادة علـى بحرهـا الإقليمى فجاء نصها وفقاً لما يلى: =

= ١- تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البرى ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيليـة إذا كانـت دولـة أرخبيلية إلى حزام بحرى ملاصق يعرف بالبحر الإقليمى .

٢-تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوى فوق البحر الإقليمى وكذلك إلى قاعة وباطن أرضه.

٣- تمارس السيادة على البحر الإقليمى رهناً بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولى".

[2]) راجع الدكتور محمد سعيد الخطيب "الوضع القانونى للبحر الإقليمى "رسالة دكتوراه مقدمة لجامعة عين شمس سنة ١٩٧٥، ص ٢٥٠ وما بعدها.

وللزيادة فى التفاصيل حول الطبيعة القانونية لحق الدولة الساحلية على بحرها الإقليمى راجع:

Casflisch (L)’Les Zones Maritimes sous Juridiction Nationale,leurs limites et leur Delimitation’,R.g.d.i.p,1980 p.73.

- راجع أيضا: أ.د/ صلاح عامر"القانون الدولى الجديد للبحار" المرجع السابق،من ص ٨٠-ص٩١.

[3]) ثار نقاش قديم فى الفقه حول تحديد الطبيعة القانونية للحقوق التى تتمتع بها الدولة السـاحلية علـى بحرهـا الإقليمى بين إتجاه يذهب إلى أن هذه الحقوق هى حقوق ملكية ، على أساس أن البحر الإقليمى يختص بكونـه شيئاً قابل للتملك، وإتجاه أخر يرى أن هذه الحقوق هى حقوق ملكية ، على أساس أنها مقيدة بمـا هـو فـى الصالح المشترك للملاحة، وإتجاه ثالث يذهب إلى أن حقوق الدولة الساحلية على بحرها الإقليمى ، هو مجرد

اتساع البحر الإقليمى فى المجالات البحرية العربية

الدولة	الاتساع	المصدر
السعودية	١٢ ميلا بحريا	المرسوم رقم ٣٣ فى ١٩٥٨/٢/١٦
الجزائر	١٢ ميلا بحريا	المرسوم رقم ٣٦-٤٠٤ الصادر فى ١٩٦٣/١٠/١٢
الإمارات	٣ أميال بحرية	المرسوم الصادر فى ١٩٧٠/٤/٥
العربية المتحدة	باستثناء الشرق ١٢	
	ميلا بحريا	لم يصدر قانون حتى الان لتحديد البحر الإقليمى
البحرين	١٢ ميلا بحريا	لوجود نزاع على الحدود البحرية بينها وبين قطر
مصر	١٢ ميلا بحريا	القرار الرئاسي رقم ١٨٠ الصادر فى ١٩٥٨/٢/١٧
جيبوتي	١٢ ميلا بحريا	القانون رقم ٥٢ . AN.٨٧٠ الصادر فى
العراق	٣ اميال بحرية	١٩٧٩/١/٩ المرسوم رقم٤٣٥ الصادر فى
قطر	١٢ ميلا بحريا	١٩٥٨/١١/٤
عمان	٧٠ ميلا بحريا	المرسوم رقم ٨١٠١٦ الصادر ١٩٨١/٢/١٠
موريتانيا	١٢ ميلا بحريا	القانون رقم ٤٨٠٧٨ الصادر فى ١٩٧٨/٢/٢٨
المغرب	٢٠ كم	القانون رقم ٢١١/٧٣/١ الصادر فى ١٩٧٣/٣/٢
لبنان	١٢ ميلا بحريا	البحر الإقليمى غير محدد حتى الان.
ليبيا	١٢ ميلا بحريا	القانون رقم ٢ الصادر١٩٥٩/٢/١٨
الكويت	٣ اميال بحرية	مرسوم صادرفى ١٩٦٧/١٢/١٧
الاردن	١٢ ميلا بحريا	القانون رقم ٢٥ الصادر فى ١٩٤٣/١٢/١
اليمن	١٢ ميلا بحريا	المرسوم رقم ١٥ الصادر فى ١٩٦٧/٤/٣٠
الصومال	٢٠٠ ميلا بحريا	القانون رقم ٤٥ الصادر فى ١٩٧٧/١٢/١٧
تونس	١٢ ميلا بحريا	القانون رقم ٦٧ الصادر فى ١٠ ١٩٧٢/٩

تقرير حقها فى فرض قيود على الملاحة مؤسسة على ضرورات حمايتها الذاتية إستناداً إلى أن البحر الإقليمى هو عبارة عن مجموعة من الاتفاقيات الطبيعية . ولكن الاتجاه الفقهى الغالب ومن بيـنهم الاسـتاذ الـدكتور الغنيمى يرى أن حق الدولة الساحلية على بحرها الإقليمى هو حق سيادة لا يقيدها فيه الإ حق المرور البرئ.

راجع أ.د/ محمد طلعت الغنيمى، المرجع السابق، ص ١٣٩

وراجع أيضاً حول نفس الموضوع :أ.د/ إبراهيم العنانى ، المرجع السابق، ص١

سوريا	٣٥ ميلا بحريا	القانون رقم ٧٣ الصادر فى ١٩٧٣/٢/٢٩
السودان	١٢ ميلا بحريا	القانون رقم ٣٧ الصادر فى ١٩٨١/٨/١٦ قرار مجلس الوزراء رقم ٤٠٧ فى ١٩٦٠/٨/٢

(الجدول رقم ١١)

المصدر: **C.N.U.C.E.D.,commission detransport maritime ,"le transport**
82 Annexe III.١٩i 258 du 25 Ma/CB//. DT٢198 Maritime en

الفرع الثالث
المركز القانوني للسفن الأجنبية فى البحر الإقليمي ومدى ممارسة الدولة الساحلية لسلطاتها بشأن حماية بحرها الإقليمي من التلوث:

تقضي القاعدة العامة بممارسة الدولة الساحلية لاختصاصاتها القضائية والسيادية فوق إقليمها ، باعتبار أن تلك الممارسة أمر مسلم به فى الفقه والعمل الدوليين ويترتب على ذلك أن تباشر الدولة الساحلية هذه الاختصاصات كاملة على بحرها الإقليمي أيضا باعتبار ه جزءاً من إقليمها ويخضع لسيادتها ، وتنطبق هذه القاعدة على السفن التى ترفع علمها وعلى رعاياها عند ممارستهم لأية أنشطة فى البحر الإقليمي ، إلا أن تطبيق هذه القاعدة على السفن الأجنبية فى البحر الإقليمي ينبغي أن يتم بشكل يتلائم مع حق المرور البرئ لتلك السفن[1] . ولذلك فإن الأمر هنا يكون محل اختلاف عن ممارسة الدولة الساحلية لسلطاتها واختصاصاتها على إقليمها البري . ولتطبيق الاختصاص القضائي للدولة الساحلية فى بحرها الإقليمي على السفن الأجنبية التى تتواجد فيه ، ينبغي التمييز بين السفن التارية والسفن الحربية ، وبين الاختصاص القضائي المدني والاختصاص القضائي الجنائي .

---

[1]راجع حول نفس الموضوع بالتفاصيل: الاستاذ الدكتور مفيد شهاب،المرجع السابق، ص ١٨٣.
الدكتور محمد سعيد الخطيب المرجع السابق، من ص ٣٣٤ إلى ص ٣٤٠.

وتجدر الإشارة إلى أننا ونحن بصدد التعرض لتطبيق الاختصاص القضائي للدولة الساحلية فى بحرها الإقليمي على السفن الأجنبية ، فإننا سوف نعني بوجه خاص اختصاصاتها بشأن حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن الحربية وما فى حكمها والسفن الخاصة ، على أن نحيل لدراسة هذه الاختصاصات بوجه عام إلى مراجع أخرى ٠

المطلب الأول

السفن الحربية والسفن العامة الأخرى

وفقا للقانون الدولى العام تلتزم كافة السفن الأجنبية حال تواجدها فى البحر الإقليمي للدولة الساحلية باحترام كافة التشريعات واللوائح التى تصدرها الدولة الساحلية بشأن المحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث . بالإضافة إلى ضرورة تنفيذ المعايير والمستويات البيئية المقررة والالتزام بها طبقا لأحكام القانون الدولى والاتفاق بشأن العمل على مكافحة تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه .

وتتمتع السفن العامة سواء الحربية أو غيرها بحصانة كاملة فيما يتعلق بممارسة الدولة الساحلية لاختصاصاتها القضائية المدنية أو الجنائية حال تواجدها فى المياه الإقليمية لهذه الدولة . وليس للدولة الساحلية أن تمارس أية اختصاصات على هذه السفن ما دام إنها تحترم تشريعاتها وأنظمتها البيئية وتلتزم بتنفيذ المعايير والقواعد الدولية بشأن مكافحة التلوث البحرى والعمل على خفضه والسيطرة عليه ، وفى حالة ما إذا خالفت هذه السفن القوانين والأنظمة البيئية للدولة الساحلية أو رأت هذه الدولة أن السفينة لا تلتزم بتنفيذ المعايير والقواعد الدولية بشأن مكافحة التلوث البحرى ، وأنها تحمل مواد خطرة يمكن أن تسبب تهديداً للبيئة البحرية ، فكل ما تملكه دولة الساحل هو

أن تطلب منها الخروج من بحرها الإقليمي([1]) وتتحمل دولة علم السفينة المسئولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالبيئة البحرية نتيجة عدم امتثال السفن الحربية الأجنبية وما فى حكمها للقواعد والأنظمة البيئية .

المطلب الثانى
السفن الخاصة وما فى حكمها

تمارس الدولة الساحلية اختصاصاتها القضائية على السفن الأجنبية الخاصة أثناء تواجدها فى بحرها الإقليمي فى حالة ارتكابها مخالفة من مخالفات التلوث ، كما يحق للدولة الساحلية مطاردتها حتى اعالى البحار إذا ما توافرت شروط المطاردة الحثيثة وفقا لأحكام القانون الدولى العام([1]).

وفيما يتعلق بالاختصاص القضائي المدني للدولة الساحلية بالنسبة للسفن الأجنبية الخاصة وما فى حكمها فى البحر الإقليمي ، فإن هذا الاختصاص يثبت عليها إذا كانت راسية فى بحرها الإقليمي أو خارجة من مياهها الداخلية عبر بحرها الإقليمي باتجاه أعالى البحار حيث يجوز للدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات التنفيذية المدنية تجاه هذه السفن حتى إذا وصل الأمر إلى حد احتجازها . كما يجوز للدولة الساحلية اتخاذ مثل تلك الإجراءات السابقة إذا كانت تلك الإجراءات قد ترتبت على السفينة أثناء مرورها فى البحر الإقليمي أو بسبب هذه المرور([2]) .

أما فيما يتعلق بالاختصاص القضائي للدولة الساحلية بالنسبة للسفن الأجنبية وما فى حكمها فى بحرها الإقليمي ، نجد أن من المبادئ المقررة أنه ليس للدولة الساحلية أن تباشر اختصاصا جنائيا على السفن الأجنبية المارة فى

---

[1]) راجع المادة ٢٣ من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمى والمنطقة المجاورة عام ١٩٥٨ والمادة ٣٠ من اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ فى المجلة المصرية للقانون الدولى، العددين ١٤، ٣٨

[1])راجع: الاستاذ الدكتور إبراهيم العنانى:"قانون البحار –الجزء الأول" المرجع السابق، ص ١١٥.

[2]) راجع:الدكتور محمد سعيد الخطيب، المرجع السابق ص ٣٣٧.

بحرها الإقليمي سواء للقبض على أى شخص أو لإجراء أية تحقيقات فيما يتصل بأية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها فى بحرها الإقليمي إلا فى الحالات الآتية([٣]) :

١- امتداد آثار الجريمة إلى الدولة الساحلية ٠

٢- إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم الدولة الساحلية أو بحسن النظام فى البحر الإقليمي.

٣- إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية ٠

٤- إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التى تؤثر على العقل ٠

ولا تؤثر هذه القواعد على حق الدولة الساحلية فى اتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها البيئية بقصد القبض أو التحقيق على ظهر السفن الأجنبية الخاصة التى تعبر البحر الإقليمي بعد مغادرتها المياه الداخلية للدولة الساحلية ، أو إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارة عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية دون الدخول إلى المياه الداخلية وذلك وفقا للقواعد والأحكام الخاصة بممارسة السفن الأجنبية لحق المرور البرئ فى البحار الإقليمية التى سوف نتناولها بالدراسة بقدر من التفصيل فيما بعد ٠

الفرع الرابع
حق المرور البرئ وسلطات الدولة الساحلية واختصاصاتها
بشأن حماية البيئة البحرية ضد التلوث

تمهيد وتقسيم

إن فكرة إطلاق الحرية الكاملة للمرور فى البحار ، فكرة غير مقبولة من قبل للدولة الساحلية ، قابلتها هذه الدول بالكثير من التحفظات خشية تهديد

---

[٣]) راجع الاستاذ الدكتور إبراهيم العنانى، المرجع السابق، ص١١٥.

مصالحها الأمنية والاقتصادية فى المناطق البحرية التـــى تخضـــع لســـيادتها الإقليمية ، وللتوفيق بين الصالح العام للجماعة الدولية الذى يتثمل فى إطلاق الحرية الكاملة للمرور فى البحار ، ومصالح للدولة الساحلية والتى تتمثل فى رغبتها فى فرض سيادتها الإقليمية على اكبر مساحة ممكنـــة مـــن المنـــاطق البحرية المجاورة لشواطئها . ظهرت فى النظام القانوني الدولي للبحار فكرة المرور البرئ للسفن الأجنبية فى المناطق البحريـــة التـــى تخضـــع للســـيادة الإقليمية للدولة الساحلية وسوف نتناول فى هذا الجانب مـــن الدراســـة حـــق المرور البرئ باعتبار ه قيدا يحد من سلطات الدولة الساحلية وسيادتها علـــى بحرها الإقليمي ، ونحاول أن نلقي الضوء على مـــدى اختصاصـــات الدولـــة الساحلية وسلطاتها فى التدخل من اجل مكافحة التلوث البحري أثناء استخدام السفن الأجنبية المختلفة لهذا الحق الذى رتبه العرف المتبادل بين الدول وأقره القانون الدولى للبحار([١]).

ولذلك فأننا سوف نتناول موضوع حق المرور البرئ ومدى اختصاص الدولة الساحلية وسلطاتها فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن ، من خلال تناولنا الموضوعات التالية:

المطلب الأول : حق المرور البرئ – ماهيته وطبيعته القانونية.

المطلب الثانى : نطاق تطبيق المرور البرئ من حيث المناطق البحرية التـــى تطبق عليها والسفن المتمتعة به.

المطلب الثالث : سلطات الدولة الساحلية واختصاصاتها بشان حمايـــة البيئـــة البحرية من التلوث الناجم عن السفن أثناء ممارساتها لحق المرور البرئ.

---

[1]) سوف تنصب دراستنا هنا على سلطات الدولة الساحلية واختصاصاتها على السفن الأجنبية التى تمارس حق المرور البرئ فيما يتعلق بمسائل مكافحة التلوث البحري ، وأن كنا سوف نشير إلى بعض أحكـــام المـــرور البرئ ذلك فأننا نحرص على أن يكون ذلك فى عجالة لأن التعمق فى دراسة أحكام المرور البرئ يخرج بنـــا عن نطاق هذا البحث.

المطلب الأول
حق المرور البرئ – ماهيته وطبيعته القانونية

أولا : تعريف حق المرور البرئ ([1])

استقر العرف الدولى على أن تكون منطقة البحر الإقليمي للدولة الساحلية مفتوحة للمرور البرئ لمراكب جميع الدول ، ولقد تأيد هذا العرف بالنص عليه فى بعض المعاهدات الكبرى التى أبرمت بعد الحرب العالمية الأولى . مثل اتفاقية برشلونة للنقل والمرور المبرمة فى ٢٠ أبريل عام ١٩٢١ ، حيث جاء فى المادة الثانية – الفقرة الثانية من اللائحة المرفق بها تقرير لهذا الحق " تسمح الدول المتعاقدة بالمرور عبر مياهها الإقليمية وفقا للشروط والقيود المتعارف عليها ، وبنفس المعنى ذهب المشروع الذى أعده مؤتمر تقنين لاهاي عام ١٩٣٠ والذى عقد تحت رعاية عصبة الأمم . حيث عرفت المادة الثالثة من هذا المشروع المرور البرئ بأنه " استعمال السفن للبحار الإقليمية دون قصد إتيان أعمال تضر بأمن الدولة أو بسياساتها العامة أو مصالحها المالية([2]).

كما جاء تعريف اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة التى وضعت عام ١٩٥٨ أكثر دقة وتحديدا لمعنى المرور البرئ عن التعريفات السابقة ، حيث قررت المادة الرابعة عشرة فى فقرتها الرابعة أن المرور يكون بريئاً ما دام لا يضر بالسلام أو بحسن نظام أو بامن الدولة الساحلية ، وأن يتم هذا المرور وفقا لنصوص الاتفاقية وقواعد القانون الدولى الأخرى.

ويلاحظ على التعريف الذى جاء به تقنين لاهاى عام ١٩٣٠ أن مرور السفن الأجنبية ينتفى عنه صفة البراءة إذا كان هذا المرور يهدف إلى القيام

---

[1] حق المرور البرئ Le Droit de Passage Inoffensif

[2] راجع : الاستاذ الدكتور على صادق أبو هيف ، المرجع السابق ، صـ٣،٤ .

بأعمال تضر بأمن الدولة الساحلية أو بسياساتها العامة أو مصالحها المالية ، ويعني ذلك أنه لكي تنتفى صفة البراءة عن مرور السفن الأجنبية فلابـد مـن توافر نية التعمد فى الإضرار وعلى الدولة الساحلية إثبات توافر نية التعمد فى الإضرار بالسلام أو بحسن النظام أو بأمن الدولة الساحلية(١).فى حين أن نص اتفاقية جينيف عام ١٩٥٨ ينفى صفة البراءة عن المرور إذا ما إنطوى على أضرار بمصالح الدولة الساحلية دون النظر إلى توافر قصد الإضرار بمصالح الدولة الساحلية من عدمه لدى السفن الأجنبية(٢).

ولقد جاءت اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقـانون البحـار عـام ١٩٨٢ بتعريف لمعنى المرور البرئ لا يختلف عن ذلك الذى وضعته اتفاقية جنيـف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة عام ١٩٥٨ ، فقد جاء نص المادة التاسعة عشر فى فقرتها الأولى بتحديد لمعنى المرور البرئ مفاده " يكون المرور بريئا ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها ويـتم هـذا المرور طبقا لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولى الأخرى " .

ويلاحظ على التعريف الذى أوردته اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار – بادئ ذي بدء– أنه لا يختلف كثيرا عن التعريف الذى جاءت به اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة عام ١٩٥٨ ، من حيـث أن كـل منهمـا ينطوي على تحديد للمبدأ العام لنظام المرور البرئ ، وهو أن يكون المـرور غير ضار بسلم أو بأمن أو حسن نظام الدولة الساحلية ، وهي عناصر متروك تقديرها لسلطات الدولة الساحلية(٣) وتفسير ذلك أن المبدأ العام هـو سـيادة

[1]) جع: الأستاذ الدكتورحامد سلطان ، والأستاذة الدكتورة عائشة راتب والأستاذ الدكتور صلاح عامر " القانون الدولى العام " الطبعة الأولى ، دار النهضة ، القاهرة ١٩٧٨ صـ ٥٠٥ .

[2]) راجع:الدكتور عوض محمد المر،المرجع السابق ص ٤٣.

[3]) Willem-Riphagen, " Le Droit de Passage Inoffensif après la 3e Convention " Societe Francaise pour le Droit International, Pedone, Paris, 1984,pp.190-192.

الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي والمرور البرئ استثناء يرد على المبـدأ العام ولا يجب التوسع فيه . غير أن اتفاقية الأمم المتحدة الجديـدة لقـانون البحار كانت أكثر دقة فى تحديدها لمعنى المرور البرئ من اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة من حيـث كـون الأولـى جـاءت بضوابط موضوعية لمفهوم السلام وحسن النظام والأمن للدولة الساحلية . فقد جاء بالفقرة الثانية من المادة التاسعة عشرة ما يلي : " يعتبر مرور سـفينة أجنبية ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامهـا أو بامنهـا إذا قامـت السفينة أثناء وجودها فى البحر الإقليمي بأى من الأنشطة التالية :

(أ) أى تهديد بالقوة أو أى استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو بأى صورة اخرى انتهاكا لمبادئ القـانون الدولى المجسدة فى ميثاق الأمم المتحدة ٠

(ب) أى مناورة أو تدريب بأسلحة من اى نوع .

(ج) أى عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو بأمنها .

(د) أى عمل عدائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها ٠

(هـ) إطلاق أية طائرة أو إنزالها أو تحميلها .

(و) إطلاق أى جهاز عسكرى أو إنزاله أو تحميله .

(ز) تحميل أو إنزال سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدولـة الساحلية الجمركية والضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة ٠

(ح) أى عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية .

(ط) أى من انشطة صيد السمك .

(ك) أى فعل يهدف على التدخل فى عمل أى من شبكات المواصـلات أو مـن المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية .

(ل) أى نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور .

ونحن نرى من هذه الضوابط وإن كانت لم تأت على سبيل الحصـــر إلا أنهـــا تغطي كافة ما يتصور من أنشطة تدخل فى عداد أشكال المرور غير البرئ .

ثانيا : صور المرور البرئ

المرور البرئ أو المرور غير المهين أو السلمي كما يطلق عليه بعض فقهاء القانون الدولى (١)هو عبور البحر الإقليمي على صورة من إحـــدى الصـــور الثلاث الآتية(٢):

١- أن تتخذ السفينة الأجنبية طريقها فى البر الإقليمي من غير أن تقصد أحد موانى الدولة الساحلية أو احد أرصفتها .

٢- أن تتخذ السفينة طريقها فى البحر الإقليمي بقصد الدخول فى منطقة المياه الداخلية للدولة الساحلية .

٣- أن تكون السفينة خارجة من المياه الداخلية للدولة الساحلية وتعبر البحر الإقليمي لها متجهة إلى أعالى البحار(٣).

ثالثا : الطبيعة القانونية لحق المرور البرئ

ثار خلاف فى الفقه والعمل الدوليين حول تحديد الطبيعة القانونية للبحـــر الإقليمي وهل تخضع لسيادة الدولة الساحلية الإقليمية ، أم ليس لهذه الأخيرة

---

[1]) ويستخدم أ.د/ أبو هيف لفظ غير المهين كمرادف للبرئ باعتبار أن كلا من اللفظين لا ينقصا من سيادة الدولة الساحلية على إقليمها كما يطلق عليه الأستاذ الدكتور الغنيمي المرور السلمي أحيانا. راجع الأستاذ الدكتور على صادق أبو هيف ، المرجع السابق ، صـــ١ : ٤ .

وأيضا راجع : الأستاذ الدكتور محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، صـــ٧٤٤ .

[2]) للوقوف على تعليق الوفود المشاركة فى المؤتمر الثالث للبحار حول مدى ملائمة الضوابط التى انطوت عليها المادة ٢/١٩ فى أن تغطي كافة الأنشطة التى قد تمثل الجانب الغير برئ لمرور السفن الأجنبيـــة فـــى البحـــار الإقليمية ، راجع بصفة عامة : U.N.Doc.A/CONF.62/C.2/L.26

[3]) راجع : الاستاذ الدكتور صلاح عامر ، المرجع السابق ،صـــ٨٨ .

وللزيادة فى التفاصيل راجع أيضا : Treves, op.cit,p.757.

عليه ولاية محدودة وقد انعكس هذا الخلاف الفقهي بالتإلى على تحديد الطبيعة القانونية للمرور البرئ ، فهناك جانب من الفقه يرى بأن حق المرور البرئ هو امتداد لحرية الملاحة فى اعالى البحار مع مراعاة مصالح الدولة الساحلية([١]) ويستند أنصار هذا الرأي إلى فكرة مؤداها أن البحار وحدة طبيعية لا تقبل التقسيم ولا يمكن التسليم للدولة الساحلية بسيطرة إقليمية على جزء منها ، إلا أن الأمر لا يتعدى أكثر من الاعتراف للدولة الساحلية ببعض الحقوق على شريط ساحلى بالقدر الذى يكفل الحماية الضرورية لمصالحها وحقوقها الشرعية . بينما يذهب فريق آخر من الفقهاء إلى أن المرور البرئ عبارة عن رخصة من الدولة الساحلية لصالح السفن الأجنبية من باب التضامن والتعاون الدوليين([٢]) ويؤيد هذا الرأى عدد من فقهاء القانون الدولى العرب وعلى رأسهم الأستاذ الدكتور مصطفى الحفناوي والأستاذ الدكتور عز الدين فوده([٣])ولكن الاتجاهين السابقين لقيا قدرا كبيرا من النقد ، حيث إنهما لا يتفقان مع ما استقر عليه العرف الدولى وقواعد القانون الدولى للبحار المتمثلة فى اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ والمتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة ، واتفاقية الأمم المتحدة للبحار عام ١٩٨٢ وإزاء ما وجه إلى الاتجاهين السابقين من نقد ، ظهر الفقه الدولى ، اتجاه لاقى تأييداً كاملا من غالبية الفقه الدولى وسار عليه العمل الدولى وهو الذى يعتبر أن حق المرور البرئ هو حق رتبه العرف الدولى المتواتر بين الدول، وهو نابع من الحق الثابت لكل الدول فى الآصال المتبادل([٤]) وقد تأيد هذا التجاه فى مؤتمر جنيف

---

[1]) راجع : الأستاذ الدكتور إبراهيم العناني ، المرجع السابق ن صـ١٤٠ .

[2]) راجع : الدكتور محمد سعيد الخطيب ، المرجع السابق ،صـ ٣٢١

[3]) راجع : الأستاذ الدكتور مصطفى الحفناوي " قانون البحار الدولى فى من السلم " الجزء الثالث ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة عام ١٩٦٢ صـ٢٩٩ .

[4]) راجع : الأستاذ الدكتور محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق صـ ٧٤٥.

وللزيادة فى التفاصيل حول الطبيعة القانونية لحق المرور البرئ فى البحار راجع باللغة الإنجليزية

١٩٥٨ ، وجاءت المادة الرابعة عشرة من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة أو غيرها تتمتع بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمي " وإذا كانت اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ تعتبر حق المرور البرئ بمثابة حق للسفن الأجنبية ، فلم تخرج عن هذا الاتجاه اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ ، حيث جاء نص المادة السابعة عشر منها على أن سفن جميع الدول تتمتع بحق المرور البرئ خلال البحر الإقليمي .

ونحن نرى أنه لم يعد هناك محل للجدل الفقهي حول الطبيعة القانونية للمرور البرئ عبر البحار الإقليمية للدولة الساحلية ، حيث صار هذا الحق وفقا للعرف الدولى ولأحكام القانون الدولى للبحار ، ووفقا لأحكام القضاء الدولى متمثلا فى حكم المحكمة الجنائية فى قضية مضيق كوفر، بأن المرور البرئ عبر البحار الإقليمية هو حق مخول للسفن الأجنبية يحميه القانون الدولى ([1]).

- Ibid,p.736. - Gidel,op.cit,p.166

وباللغة العربية حول نفس الموضوع راجع :

– الأستاذ الدكتور محمد حافظ غانم ، المرجع السابق ، صـ٢٩٩

– الأستاذ الدكتور عائشة راتب ، المرجع السابق ، صـ٥٠٧

– الأستاذ الدكتور مفيد شهاب ، المرجع السابق ، صـ١٠

– الأستاذ الدكتور عبد العزيز سرحان ، المرجع السابق ،صـ٣٢٦.

[1]) يقع مضيق كوفر بين جزيرة كوفر اليونانية وسواحل اليونان فى الغرب وبين ألبانيا فى الشرق ويتراوح عرضه بين ميل وستة أميال ونصف ، ويعتبر الجانب الغربي من المضيق جزءاً من المياه الإقليمية اليونانية بينما يدخل القسم الشرقي منه ضمن المياه الإقليمية لألبانيا . وتتلخص وقائع القضية فى أن المدفعية الساحلية الالبانية قد أطلقت نيران مدافعها على سفينتي حربيتين بريطانيتين أثناء مرورهما فى المياه الإقليمية الألبانية فى مضيق كوفر فى ١٥ مايو ١٩٤٦ وقد احتجت بريطانيا على ألبانيا بسبب هذه الحادثة وتمسكت بمبدأ حق المرور البرئ فى المياه الإقليمية ثم عرض النزاع على محكمة العدل الدولية فى ٢٥ -٣-١٩٤٨ بناء على توصية من مجلس الأمن وفى ١٩٤٩/٤/١٩ أقرت المحكمة مجموعة من المبادئ القانونية لعل أهم ما يعنينا منها فى هذا المقام هو ما أقرته من أنه ليس من حق الدولة الساحلية منع مرور السفن الحربية لدولة ما فى وقت السلم فى المضايق المستخدمة فى الملاحة الدولية .

المطلب الثانى
نطاق تطبيق حق المرور البرئ
من حيث المناطق البحرية التى ينطبق عليها والسفن المتمتعة به

أولاً:نطاق تطبيق حق المرور البرئ من حيث المناطق البحرية التى ينطبق عليها

نظمت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة عام ١٩٥٨ المناطق البحرية التى يمارس فيها حق المرور البرئ ، كما أن اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة قد جاءت بنصوص تنظم حق المرور البرئ لا تخرج كثيرا على الأحكام التى تضمنتها اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة ، إلا أنها قد انطوت على الكثير من الأحكام التفصيلية التى استلزمت ضرورات التقدم العلمي والتقني . والمناطق البحرية التى يمارس فيها حق المرور البرئ وفقا لأحكام اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي عام ١٩٥٨ واتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار عام ١٩٨٧٢ هى البحر الإقليمي وبعض أنواع المضايق والأرخبيلات والسفن بأنواعها المختلفة.

وسوف نتعرض بقدر من الإيجاز للأحكام العامة التى تنظم المرور البرئ فى هذه المناطق ونحيل دراستها تفصيليا لمراجع أخرى حتى لا نخرج عن الهدف المنشود من هذه الدراسة .

أ – البحر الإقليمي

نصت المادة ١/١٤ من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة على أن لسفن جميع الدول سواء الساحلية أو غيرها حق المرور البرئ فى البحر الإقليمي ، كما أكدت ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فى المادة ١٧ بنصها على انه " رهنا بمراعاة هذه الاتفاقية ، تتمتع سفن

للزيادة فى التفاصيل حول نفس الموضوع راجع :
الدكتور محمد سعيد الخطيب ، المرجع السابق ، صـــ ٣٦٦ .
وأيضا راجع قضية مضيق كوفر فى : . Cour Internationale de Justice ,1949,pp.12-15

جميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية بحق المرور البرئ خـــلال البحـــر الإقليمي لغرض :

أ – اجتياز البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية أو التوقف فى مرسى أو فى مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية .

ب– أو التوجه إلى الماه الداخلية أو الخروج منهـــا أو التوقـــف فـــى احـــد المراس أو المرافق المينائية أو مغادرتها .

ويكون المرور متواصلا وسريعا ، ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو ، ولكن فقط بقدر ما يكون التوقف أو الرسو من مقتضيات الملاحـــة العادية ، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة ، أو حين يكون لغـــرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات فى حالة خطر أو شدة.

ب- بعض أنواع المضايق

وحق المرور البرئ مخول للسفن الأجنبية فى بعض أنـــواع المضـــايق(١) وهى المضايق التى تقع بين اليابسة الرئيسية للدولة الاحلية وجزيرة تنتمـــي إليها والتى لا يسرى عليها نظام المرور العابر ، فعبور أجزاء تلك المضـــايق بين اليابسة الرئيسية والناحية المواجهة لها من الجزيرة ، لا يكـــون إلا فـــى نطاق حق المرور البرئ ووفقا للقواعد التى يقوم عليها هذا الحق باعتبار أن وجود طريق لأعالى البحار أو طريق فى منطقة اقتصادية خالصة من الناحية المواجهة للبحر من الجزيرة يعد كافيا لتحقيق المصالح المرجوة من تطبيـــق

---

[1]) المضيق هو ممر طبيعي بحرى يفصل بين جزئين من اليابسة ويصل بين رقعتـــين مـــن البحـــار ، وتنقســـم المضايق من وجهة النظر الجغرافية إلى طائفتين : الأولى تصل بين بحر عالى وبحر داخلي ، مثل مضـــيق كرتش الذى يصل بين البحر الأسود وبحر أزوف ، والثانية تصل بين جزئين من أعالى البحار مثل مضـــيق ماجلان الذى يصل المحيط الهادي والمحيط الأطلنطي .

– راجع : الدكتور عبد الله شاكر الطائي، النظرية العامة للمضايق مع دراسة تطبيقية على مضايق تياران وباب المندب، رسالة دكتوراه مقدمة إلى جامعة القاهرة ، مطبعة الاستقلال ١٩٧٤ ص ٩٠ وما بعدها.

– راجع أيضا : الدكتور عوض محمد المر ، المرجع السابق ، ص ٣٣٩ .

نظام حق المرور العابر إذا كان هذا الطريق ملائما بقدر مماثل كما يسرى نظام المرور البرئ على المضايق المستعملة فى الملاحة الدولية بين جزء من أعالى البحار أو منطقة اقتصادية والبحر الإقليمي لدولة أجنبية([1]).

ج- الأرخبيلات :

يقصد بالأرخبيل مجموعة الجزر بما فى ذلك أجزاء الجزر والمياه الواصلة بينها والتضاريس الطبيعية الأخرى ، كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته ، والتى تكون من الوجهة التاريخية قد اعتبرت كذلك([2]).

ووفقا للمفهوم السابق يقصد بالدولة الأرخبيلية أنها الدولة التى يكونها تكوينا كاملا أرخبيلا واحدا أو أكثر وقد تضم جزراً أخرى ، كما يعني الأرخبيل : مجموعة من الجزر بما فى ذلك أجزاء من جزر ، والمياه الواصلة بينها اتصالا وثيقا إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه الواصلة والمعالم الطبيعية الأخرى كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته([3])، وحق المرور البرئ للسفن الأجنبية خلال البحر الإقليمي للأرخبيلات مقرراً بمقتضى النص الصريح للمادة ٥٢ من الاتفاقية العامة لقانون البحار حيث جاء نصها وفقا لما يلي : "

---

[1]) ولقد نصت المادة ٤٥ من الاتفاقية العامة عام ١٩٨٢ على الأحكام التى تنظم حق المرور البرئ فى المضايق المستخدمة فى الملاحة :

أ- المنتثناه من تطبيق نظام المرور العابر بموجب الفقرة أ من المادة ٣٨ .

ب- أو الموجودة بين جزء من أعالى البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية لا يوقف المرور البرئ خلال هذه المضايق .

وللزيادة فى التفاصيل حول تعريف المضايق واتساعها وأنواعها راجع :

- الأستاذ الدكتور مفيد شهاب ، المرجع السابق ، صـ ٩ .

[2]) راجع المرجع السابق ، ص١١٦ .

[3]) قرر جيدل فى مؤلفه عن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة ، عن كلمة الأرخبيل تنطبق على مساحة من المياه البحرية تنتشر عليها جزر كثيرة ، كما تعني الكلمة الجزر ذاتها .

راجع : Gidel,op.cit,p.166

رهنا بمراعاة المادة ٥٣ ودون الإخلال بالمادة ٥٠ ، تتمتع سفن جميع الدول بحق المرور البرئ خلال المياه الأرخبيلية .ووفقا للفرع٣ من الجزء الثاني " .

ثانيا : نطاق تطبيق حق المرور البرئ من حيث السفن المتمتعة بهذا الحق

نصت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة على تحديد أنـواع السفن التى تسرى عليها أحكام ها فيما يتعلق بحق المرور البرئ وهى السفن الآتية :

١- السفن الحربية

٢- السفن الحكومية المخصصة لخدمة عامة والغير مستخدمة فى أغـراض تجارية.

٣- السفن الخاصة وما فى حكمها ٠

ولقد جاءت الاتفاقية الجديدة لقانون البحار الموقعة عام ١٩٨٢ بتحديد لأنواع السفن التى ينطبق عليها حق المرور البرئ ، يتطابق تماما مـع مـا قررتـه اتفاقية البحر الإقليمي عام ١٩٥٨ ، مع وضع بعض القيود التى تتعلق ببعض أنواع من السفن خلال مرورها فى البحر الإقليمي . ولذلك فإننا سوف نشـير إلى أنواع السفن التى تتمتع بحق المرور البري والتى تتعلق بـبعض أنـواع السفن التى سبق أن أشرنا إليها فى الباب الأول.

أ- السفن الحربية

تعتبر سفينة حربية Une Navire de Guerre حسب التعريـف الـذى أوردته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فى المادة ٢٩ منها بأنها سـفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميـزة للسـفن الحربية التى لها جنسية هذه الدولة ٠ويعتبر مرور السفن الحربيـة بالبحـار

الإقليمية من أهم الموضوعات التى أثارت خلافا فى الفقه والعمل الدوليين[1] إلى أن أقرت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي.

والمنطقة المجاورة واتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار لهذا النوع من السفن الحربية حق المرور البرئ ، حيث جاء نص المادة ١٧ من اتفاقية عام ١٩٨٢ فى إطار القسم الفرعي ألف المعنون – قواعد تنطبق على جميع السفن – لتقرر أنه " رهنا بمراعاة هذه الاتفاقية تتمتع سفن جميع الدول ، ساحلية أو غير ساحلية ، بحق المرور البرئ خلال البحر الإقليمي " ويفيد ظاهر هذا النص أن السفن الحربية تتمتع كغيرها من السفن بحق المرور البرئ وفى إطار نفس التنظيم ٠

ب- السفن العامة غير الحربية

السفن الحكومية غير الحربية تندرج تحتها وفقا لنص اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة ، فئتان وهى السفن الحكومية المدارة لأغراض غير تجارية والسفن الحكومية المدارة لأغراض تجارية ، وترجع أهمية التمييز بين السفن تبعا لأنواعها إلى أن اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة تفرق بين نوعين من الأحكام ، مجموعة من القواعد العامة تسرى على السفن جميعها ، وإلى جانبها مجموعة من القواعد الخاصة من القواعد العامة تسرى على السفن جميعها ، وإلى جانبها مجموعة من القواعد الخاصة التى تطبق

[1]) يعتبر مرور السفن الحربية فى البحار الإقليمية من أهم الموضوعات التى أثارت الخلاف حول حق هذه السفن فى المرور فى البحار الإقليمية أو عدم السماح لها بممارسة حق المرور البرئ مثل غيرها من السفن الأخرى، وقد أثير الخلاف فى الفقه والعمل الدوليين حول موضوعين هامين، الأول يتعلق بالاعتراف للسفن الحربيةبحق المرور عبر البحر الإقليمي من عدمه، والثاني يتعلق بدراسةالموضوع = = من زاوية ما إذا كان هذا المرور مسموحا به يتم إعماله تطبيقا لحق المرور البرئ أو حق المرور المسموح بع عموما لكافة السفن الأخرى ، أم يتم فى إطار قيود خاصة ٠

راجع : الأستاذ الدكتور إبراهيم العناني ، المرجع السابق ، صـــ١٥٠

للزيادة فى التفاصيل راجع : الدكتور عوض المر ، المرجع السابق ، صـــ٤٥٨ .

على أنواع من السفن وتخصها وحدها ، وتتمتع السفن الحكومية المستخدمة فى اغراض حكومية ليست تجارية بما تتمتع به السفن الحربية من حصانة فى أعالى البحار ــ وأحكام منفردة أثناء ممارستها حق المرور البرئ فى البحار الإقليمية تختلف عما يطبق على السفن الخاصة ، حيث نصت المادة ٢١ مــن اتفاقية عام ١٩٥٨ للبحر الإقليمي على أن السفن الحكومية المدارة لأغراض تجارية – إنما تأخذ نفس حكم السفن الخاصة فيما يتعلق بمجال فرض الدولة الساحلية الولاية عليها (المدنية والجنائية) (1). كما تفــرق اتفاقيــة الأمــم المتحدة الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ بخصوص السفن بين نوعين من الأحكام ، ففى الفرع ٣ – المعنون تحت عنوان المرور البرئ والبحر الإقليمي – القسم الفرعي ألف – قواعد تنطبق على جميع السفن ، وفى القسم الفرعي جــيم – القواعد المنطبقة على السفن الحربية وغيرها من السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية ، وبذلك يمكن القول بأن الاتفاقية الجديدة انتهجت نفس نهج اتفاقية البحر الإقليمي من حيث جعلها السفن الحكومية التــى تســتعمل لأغراض تجارية تأخذ نفس حكم السفن الخاصة ٠

ج- السفن الخاصة وما فى حكمها

تتمتع هذه السفن بحق المرور البرئ عبر البحار الإقليمية ، وهي تخضــع لولاية الدولة الساحلية المدنية والجنائية باعتبار أن ولاية الدولة الساحلية فى بحرها الإقليمي – هى ولاية كاملة ، وإن فرض قيود قانونية على اســتعمالها يخل بالمبدأ التقليدي فى شأن السيادة الإقليمية ويناقض قواعد القانون الدولى .

---

(1) راجع ، المرجع السابق ، صــ٤٥٩ وما بعدها ٠

د – القواعد الخاصة ببعض أنواع من السفن خلال مرورها فى البحر الإقليمي

استحدثت اتفاقية الأمام المتحدة الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ بعض القواعد الخاصة التى تتعلق ببعض أنواع من السفن خلال مرورها فى البحر الإقليمي ، وسوف نشير إلى هذه القواعد بقدر من الإيجاز لأننا نجد فى تقرير هذه القواعد والأحكام مصلحة تهدف بشكل مباشر لحماية البيئة البحرية ضد التلوث ن بل يصدق القول إذا قلنا أن حماية البيئة البحرية ضد التلوث هو الدافع الأساسي وراء إقرار المؤتمر الثالث للبحار لهذه القواعد والأحكام :

١- مرور السفن النووية والسفن ذات الشحنات الخطرة :

لقد حظيت مسألة مرور السفن النووية والسفن ذات الشحنات الخطرة باهتمام كبير فى مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، حيث أبدت الكثير من الدول مخاوفها من الأخطار التى قد تترتب على السماح لمثل هذه السفن بالمرور عبر البحار الإقليمية إعمالا لحق المرور البرئ ودون قيد أو شرط (١) . وهذه المخاطر قد يكون منشئها أحداث تتعرض لها السفن أو ما ينجم من تلوث أو أضرار أخرى للبيئة البحرية.

بينما حرصت الدول الصناعية الكبرى على التأكيد على حق السفن النووية(٢) فى المرور عبر البحار الإقليمية حتى جاء نص المادة ٢٢ من الاتفاقية فى فقرتها الثانية لتقرر حق المرور البرئ لهذه السفن ولكن فى

---

[1]) راجع: نص الوثيقة المقدمة من أربعة دول اشتراكية فى الدورة الثالثة التى عقدت فى جنيف عام ١٩٧٥ فى :

.U.N Doc A/CONF. 62 / Wp.8/ Part 1

[2]) وكانت الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي فى مقدمة الدول التى قامت ببناء السفن التى تعمل بالطاقة النووية ، حيث جاءت سافانا Savannah الأمريكية وكاسحة الجليد السوفيتية لينين Lenin على رأس القائمة ، ثم جاءت بعد ذلك السفينة الألمانية Otto Hahn ثم جاءت الصين الشعبية، ثم اليابان وبعدها بريطانيا وإيطاليا .

راجع : Ballangger, op.cit,p.168.

الحدود التى رسمتها الاتفاقية لمرور هذه الأنواع من السفن ، حيث نصت الفقرة الثانية من نفس المادة على ما يلي :

" ويجوز وبصفة خاصة، أن تفرض على الناقلات والسفن التى تعمل بالقوة النووية والسفن التى تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أن تقصر مرورها على تلك الممرات البحرية " .

كما نجد أن نص المادة ٢٣ من نفس الاتفاقية جاءت لتقرر مدى وطبيعة القيود التى تفرض على مرور هذه السفن ، فقد نصت على انه : " على السفن الأجنبية التى تعمل بالقوة النووية والسفن التى تحمل مواد نووية أو غير من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية ، أثناء ممارستها لحق المرور البرئ عبر البحر الإقليمي ، أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قررته الاتفاقات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن " .

ويلاحظ على النص السابق أن الاتفاقية أقرت حق المرور البرئ للسفن الأجنبية التى تعمل بالقوة النووية والسفن التى تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية ، على أن تلتزم هذه السفن أثناء مرورها بحمل الوثائق التى قررتها الاتفاقيات الدولية فى شأنها وأن تراعي التدابير الوقائية الخاصة التى قررتها الاتفاقيات الدولية التى اشار غليها النص ، وهى على وجه التحديد الاتفاقية الدولية بشأن حماية الحياة الإنسانية فى البحر والموقعة فى لندن عام ١٩٧٤ والتى يتعلق الفصل السابع منها بالإجراءات الوقائية التى يجب أن تتبعها السفن النووية أثناء مرورها فى البحار الإقليمية للدولة الساحلية ، بالإضافة إلى اتفاقيات اخرى خاصة بنفس الموضوع .

ومن وجهة نظرنا نجد أن نص المادة ٢٣ السابق الإشارة إليه قد شابه قدر من الغموض ، مما أثار تساؤلات عديدة حول مدى القيود التى تفرض على مرور هذه السفن بهدف حماية البيئة البحرية ضد التلوث ، حيث أن

النص لم يشر صراحة إلى ضرورة الحصول على إذن سابق أو حتـــى مجـــرد الإخطار المسبق للدولة الساحلية ، قبل دخول هذه السفن مياهها الإقليميـــة ، ولكن كل ما ينطوي عليه النص من قيود هو ضرورة أن تحمل هـــذه الســـفن الوثائق وأن تراعي التدابير الوقائية وفقا للمعاهدات الدولية المعنية .

كما أن جانباً من الفقه الغربي وعلى رأسهم الفقيه الإيطالى ترفز يرى أن النص السابق عندما الزم السفن المعنية المعنية بنص المادة ٢٣ من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار أن تحمل الوثائق وأن تراعي التدابير الوقائية ما قررته الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن ، قد انتابه قدر كبير من القصور لأنه لم يتعرض لحالة ما إذا كانت دولة علم السفينة أو الدولة الساحلية ليست طرفا فى واحدة من هذه الاتفاقيات الدولية المعنية . هل يسرى هذا النص بالنســـبة لها أم لا ؟ وكان من الأجدر أن يستكمل النص بذكر لفظ " الاتفاقيات الدوليـــة المقبولة عامة " [1] حتى يمكننا الاحتجاج بهذا النص فى مواجهة الكافة سواء الدول الموقعة عليها أم غير.

ويؤكد هذا الجانب الفقهي رأيهم بإعلان الحكومة المصرية عند تصـــديقها على اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢([1]) عندما أعلنت أنها سوف تطلب من السفن التى تزود بالوقود النووي والسفن التـــى تحمـــل حمولات خطرة (السفن المعنية فى المادة ٢٣ من الاتفاقية الجديدة) الحصول على تصريح للدخول فى بحرها الإقليمي ، حيث أن الحكومـــة المصـــرية لـــم تصبح حتى تاريخ هذا الإعلان طرفا فى أية اتفاقيات دولية تنظم مرور هـــذه الأنواع من السفن ، وعلى الرغم من كل الانتقادات السابقة لنص المـــادة ٢٣

---

[1] راجع الوثيقة : U.N. Doc. A/CONF. 62/C. 2/L.19 =

= وللزيادة فى التفاصيل حول نفس الموضوع راجع الوثائق التالية :

U.N. Doc. A/CONF.62/C.2/L 26 . U.N. Doc. A/CONF.62/Wp. 8 .

[1]) راجع : إعلان الحكومة المصرية الصادر فى ٢٦ أغسطس عام ١٩٨٣ بشأن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار سنة ١٩٨٢ فى : الجريدة المصرية الرسمية ، عام ١٩٨٣ ٠

من الاتفاقية إلا أن الفيه الفرنسي دواي يرى أن إعلان الحكومة المصرية فى غير محله وأن نص المادة ٢٣ السابق لم ينتابه أى قــدر مــن القصــور أو الغموض ، ذلك لأن الاتفاقية أعطت للدولة الساحلية سلطات واسعة فى تنظيم مرور السفن الأجنبية فى بحرها الإقليمي واتخاذ إجراءات نصت عليها المادة ٢٥ من نفس الاتفاقية من شأنها اتخاذ ما تراه من إجراءات لمنع أى مرور ل ايكونا بريئا فى بحرها الإقليمي . كما أن للدولة الســاحلية ســلطات واســعة للرقابة على مرور هذه الأنواع من السفن حين اتجاهها إلى موانيها أو مياهها الداخلية تصل إلى حد تفتيش هذه السفن ومنع التفريغ النووى الذى يمكن أن تقوم به هذه السفن فى مياهها الإقليمية . وهذه السلطات مقررة أيضا للدولــة الساحلية بمقتضى نص الاتفاقيات الدولية النوعية التى أبرمــت فــى بدايــة الملاحة النووية ومن أهمها اتفاقية بروكسل الموقعة فــى ٢٥ مــايو ســنة ١٩٦٢([1]).

ولكننا نرى أنه بالرغم من كل الآراء السابقة والتى تعكس وجــه الــدول البحرية الكبرى والدول ذات الاساطيل البحرية العظيمة ، إلا أننا نتفــق مــع وجهة نظر الحكومة المصرية فى إعلانها السابق والــذى يتضــمن ضــرورة الحصول على تصريح مسبق من قبل الدولة الساحلية لدخول هذه الأنواع من السفن فى المياه الإقليمية ، ولا يعتبر ذلك إنكاراً لحق المرور البــرئ لهــذه السفن ، بل هو نوع من تحقيق الحماية الذاتية التى تنشدها الدولة الســاحلية بهدف حماية مياهها من خطر التلوث ، وإذا كان حق الحماية الذاتية يمكن أن يبرر عمل الدولة الغير مشروع إذا كان هذا العمل يهدف حمايــة مصــالحها الاساسية ، فمن باب أولى أن يستند حق الدولة الساحلية فى تنظيم مرور هذه

---

[1]) راجع : Treves,op.cit,p.767.

السفن فى بحرها الإقليمي عن طريق حصولها على تصريح مسبق إلى حــق الحماية الحماية الذاتية.

٢- مرور الغواصات :

الغواصات والمركبات الأخرى التى تبحر فى البحار والمحيطات غاطسة هي من السفن الحربية التى تتمتع بحماية خاصة بخلاف السفن الأخرى ، إلا انــه نظراً لوجودها تحت سطح الماء مما قد يهدد أمن واستقلال الدولة الساحلية ، فقد أفرد لها القانون الدولى متمثلا فى اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة عام ١٩٥٨ ، واتفاقية الأمم المتحدة للبحــار عــام ١٩٨٢ قواعــد خاصة يجب أن تلتزم بها حال إبحارها فى البحار الإقليمية للدولــة الســاحلية وهذا ما يجعلنا نتناول بالعرض مستقلة عن السفن الحربية .

ووفقا لأحكام القانون الدولى للبحار تلتزم الغواصات أثناء مرورهــا فــى البحر الإقليمي لدولة أجنبية أن تسير فوق سطح الماء رافعة علمهــا ، ولقــد نصت على ذلك المادة ٦/١٤ من اتفاقية جنيف للبحــر الإقليمـــي والمنطقــة المجاورة عامة ١٩٥٨ ، وأكدت هذا المعنى اتفاقية الأمم المتحدة للحبار عام ١٩٨٢ مع إضافة عبارة والمركبات الأخرى الغاطسة ، حيث نصت المادة ٢٠ منها على انه :" على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافيــة ورافعة علمها حين تكون فى البحر الإقليمي. ويلاحظ علــى نــص المــادتين ٦/١٤ من اتفاقية البحر الإقليمي ، ٢٠ مــن الاتفاقيــة الجديــدة أن مــرور الغواصة غاطسة فى البحر الإقليمي يمثل حالة مــن الحــالات التــى يمكــن بمقتضاها اعتبار مرور مثل هذه الغواصات غير برئ وهذا ما أكدتــه بعــض

القوانين الداخلية مثل القانون البرتغالى الصادر فى عام ١٩٦٦ (١) والقانون الكوري الصادر ١٩٧٧ (٢).

ولكن ما هى الإجراءات التى يمكن للدولة الساحلية اتخاذها فى حالة عدم التزام الغواصة بقواعد القانون الدولى التى تحتم مرورها طافية ورافعة علمها فى البحر الإقليمي يذهب الأستاذ ترفز للإجابة عن هذا السؤال بالقول بأن العرف الدولى جرى على أن تتخذ القوات البحرية للدولة الساحلية عدة إجراءات تبدأ من الدعوى إلى هذه الغواصة بأن تفصح عن هويتها برفع علمها وأن تطفو على السطح ، وإذا لم تستجب لهذه الدعوى على الدولة الساحلية أن تستخدم القوة بطريقة تدريجية تبدأ مثلا بتفجير عبوات ناسفة بالقرب من الغواصة بدون أن نسبب لها أية أضرار يمكن أن تلحق بها .

وإذا لم تتمثل الغواصة لهذه التهديدات ففى هذه الحالة يتعين على الدولة الساحلية أن تتدخل بالقوة لمنعها من المرور فى بحرها الإقليمي فوراً باعتبار أن هذا المرور يعتبر مرورا غير برئ(٣).

هذا بالإضافة إلى أن لكل دولة أن تتصرف فى مثل هذه الحالات حسب ما تقرره تشريعاتها الداخلية (٤). وهناك تشريعات عديدة لبعض الدولة البحرية

---

[1]) Loi du 22 aout 1966 , Art 11 (2) (b), Durante et Robino, Western Europe and the Law of the Sea, Dobbs Ferry Vo, Portugal

[2]) Treves, op. cit, p. 777

– وللزيادة فى التفاصيل حول النظام القانوني لمرور الغواصات النووية فى البحار الإقليمية راجع :
أ.د/ إبراهيم العناني ، المرجع السابق ، ص١٥١ .

[3]) وكانت هناك اتجاهات من بعض الوفود وخاصة وفد فيجى ووفد المملكة المتحدة حيث تقدما باقتراحين يتضمنان عدم إلزام الغواصات بأن تمر فى البحر الإقليمي طافية إلا إذا طلبت منها ذلك الدولة الساحلية.

– راجع اقتراح المملكة المتحدة فى الوثيقة : UN>Doc> A/CONF.62/C.2/L.3.

– راجع أيضا اقتراح فيجى فى الوثيقة: UN>Doc> A/CONF.62/C.2/L19.

[4]) وكانت غواصة فى علم ١٩٨٢ قد دخلت خليج Torente وهو خليج يقع داخل خطوط الأساس التى يقاس منها عرض البحر الإقليمي لإيطاليا ولم تفصح عن هويتها ، وقامت القوات البحرية الإيطالية أن ذاك بتفجير عبوات ناسفة بالقرب من الغواصة لكى تطفو على سطح الماء ولكن الغواصة لم تمتثل إلى إنذار القوات

الكبرى تتضمن الهجوم الفورى على الغواصة بمجرد دخولها بحرها الإقليمي غاطسة وبدون أن تفصح عن هويتها ، وهناك تشريعات أخرى أقل تشددا تبدأ بالهجوم بعد تفجير عبوات الإنذار الناسفة بالقرب من الغواصة([1]).

ونحن نرى أن المنطقة البحرية لجمهورية مصر العربية تعتبر من أهم المناطق البحرية لدول الشرق الأوسط ، ونظراً لما تتمتع به من أهمية استراتيجية خطيرة من حيث أنها تطل على البحرين ، البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر وتعتبر حلقة الإتصال بين الشرق والغرب ، بما تنطوى عليه هذه المناطق من صراعات وحروب إقليمية ، ولذلك يلزم إصدار تشريع وطنى يلزم الغواصات بالإبحار فى البحار الإقليمية المصرية رافعة علمها وطافية ، والنص على استخدام القوم فى حالة عدم إحترام هذه الغواصات للقوانين واللوائح التى تنظم سير هذه الأنواع من السفن التى تدور غالبيتها اليوم بالوقود النووى الذى يمكن أن تؤدى إلى تدمير كامل للبيئة البحرية المصرية فى ظل غيبة الرقابة والقوانين وخلو التشريعات المصرية من قوانين تنظم مسالة مرور الغواصات الأجنبية فى البحر الإقليمي.

المطلب الثالث

سلطات الدولة الساحلية واختصاصاتها بشأن حماية البيئة البحرية
ضد التلوث الناجم عن السفن أثناء ممارستها لحق المرور البرئ

على الرغم من أن حق المرور البرئ هو بمثابة قيد رتبه العرف الدولى وأقره القانون الدولى، على حق الدولة الساحلية فى فرض سيادتها الإقليمية

البحرية الإيطالية مما جعلها تعتبر مرور هذه الغواصة غير البرئ ، وطلبت منها باعتبار ها سفينة حربية أجنبية مغادرة المياه الإقليمية الإيطالية فورا وإلا سوف تقوم البحرية الإيطالية بتدميرها فى خلال مهله قصيرة جداً ، ولكنها انسحبت على الفور ، ولقد برر وزير الدفاع الإيطالى تصرف القوات البحرية الإيطالية أثناء استجوابه أمام البرلمان الإيطالى بأنه إتخذ الإجراءات التى تتفق وأحكام القانون الدولى فى هذه الشأن .. راجع : Treves, op.cit,p . 770.

[1]) ومثال ذلك القانون الإيطالى الصادر فى ٢٢ نوفمبر ١٩٦٤ ، راجع نص القانون فى :
Italian Yearbook of international Law, 1965.

على بحرها الإقليمي ، إلا أن القانون الدولى للبحار يعطى لهـا اختصاصـات كبيرة تتوخى ضمان حقها فى اتخاذ ما يلزم من إجـراءات لحمايـة مياههـا الإقليمية ضد التلوث أثناء ممارسة السفن الأجنبية لحق المرور البـرئ فـى البحر الإقليمي ، وتمثل هذه الحقوق نتاجا طبيعيا لسيادة الدولة على إقليمها ، وتتراوح هذه السلطات وفقا لقواعد القانون الدولى ما بين حقهـا فـى منـع المرور البرئ فى مناطق معينة ، أو وقفه لأسباب عديدة منهـا علـى سـبيل المثال ما يتصل بحماية البيئة البحرية ضد التلوث ، أو حقهـا فـى مطـاردة السفن الأجنبية مطاردة حثيثة ، بل قد يصل الأمر إلى حد أن تتمتـع الدولـة الساحلية بسلطات واختصاصها تتمثل فى حقها تفتيش السفن الأجنبية أثنـاء ممارسة هذه السفن لحق المرور البرئ لارتكابها مخالفات تلوث أثناء تواجدها فى البحر الإقليمى للدولة الساحلية.

ولذلك فأننا سوف نتعرض لموضوع مدى سلطات الدولـة السـاحلية واختصاصاتها بشأن حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن أثناء ممارستها لحق المرور البرئ من خلال تناولنا للموضوعات الآتية :

أولا :سلطات الدولة الساحلية واختصاصاتها فى تنظيم المرور البرئ بهـدف حماية مصالحها الأساسية من خطر التلوث.

ثانيا : سلطات الدولة الساحلية واختصاصاتها فى منع المرور البرئ أو توفيقه كتدبير لحماية مياهها الإقليمية ضد التلوث.

ثالثا : ممارسة الدولة الساحلية لسلطات البوليس وولايتها القضـائية علـى السفن التى تمارس المرور البرئ عبر بحرها الإقليمي.

أولا : سلطات الدولة الساحلية واختصاصاتها فى تنظيم المرور البرئ بهدف حماية مصالحها الأساسية من خطر التلوث :

نصت المادة ١٧ من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة عام ١٩٥٨ على أن السفن الأجنبية التى تمارس حق المرور البرئ يجب أن تمتثل للقوانين واللوائح التى تعتمدها الدولة الساحلية طبقــا للاتفاقيــة وللقواعــد الأخرى للقانون الدولى وبصفة خاصة للقواعد والقــوانين المتعلقــة بالنقــل والملاحة. ويمثل هذا القيد على الملاحة مظهراً من مظــاهر الســيادة التــى تمارسها الدولة الساحلية فى بحرها الإقليمي.

كما أكدت المادة ٢١ من الاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢المعنى السابق بالنص على سلطة الدولة الساحلية بأن تعتمد قوانين وأنظمة لتنظيم المرور البرئ للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي ، حيث نصت على أنه :

١- للدولة الساحلية أن تعتمد ، طبقا لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولى ، قوانين وأنظمة بشأن المرور البرئ عبر البحر الإقليمى ، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:

(أ) سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحرى.

(ب) حماية وسائل تسيير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلــك مــن المراق أو المنشآت.

(ج) حماية الكابلات وخطوط الأنابيب.

(د) حفظ الموارد الحية للبحر.

(هـ) منع خرق قوانين وأنظمة الدول الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.

(و) الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلويثها وخفضــه والســيطرة عليه.

(ز) البحث العلمى البحرى وأعمال المسح الهيدروغرافى.

٢- لا تنطبق هذه القوانين والأنظمة على تصميم السفن الأجنبية أو بنائها أو معداتها أو تكوين أطقمها إلا إذا كان الغرض منها إعمال قواعد أو معايير دولية مقبولة عموما.

٣- تعلن الدولة الساحلية الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة.

٤- تتمثل السفن الأجنبية التى تمارس حق المرور البرئ خلال البحر الإقليمى لجميع هذه القوانين والأنظمة ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة عموما بشان منع المصادمات فى البحر.

ويلاحظ من النص السابق أن اتفاقية قد رسمت الإطار العام لمدى سلطة الدولة الساحلية فى المدخل لتنظيم المرور البرئ فى بحرها الإقليمي ، حيث حدد النص الأمور التى يجوز لهذه الدولة التدخل بهدف حمايتها على سبيل الحصر لا المثال ([1]) فلا يجوز لها التدخل بموجب سلطتها التقديرية لحماية مصالح ليست واردة فى النص ، بل سلطة التدخل المخولة لها مقيدة بعدة أمور هامة :

الأول : أن يكون تدخلها بهدف حماية مصلحة من المصالح المشار إليها فى النص ، أو لحماية هذه المصالح جميعها ٠

الثاني : ألا يكون الأثر العملي لاستعمال الدولة الساحلية لسلطتها فى تنظيم حق المرور البرئ للسفن الأجنبية إنكار هذا الحق أو الإخلال به ٠

الثالث : ألا يكون الأثر العملى للقوانين والأنظمة إلى اعتمدتها الدولة الساحلية بهدف تنظيم حق المرور البرئ ، التميز قانونا أو فعلا بين سفن أى دولة ٠

الرابع : يجب ألا تعلن الدولة الساحلية الإعلان المناسب عن أى خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي([2]).

---

[1]) راجع : Treves, op.cit,p . 670.

[2]) ولقد أقرت المادة ٢٤ من الاتفاقية الجديدة هذه الضوابط والقيود المقررة على سلطة الدولة الساحلية فى اعتماد القوانين والأنظمة بهدف تنظيم حق المرور البرئ فى بحرها الإقليمي ، حيث نصت على انه لا تعيق

وفيما يتعلق بمسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن نجد أن البند (و) من نص المادة ٢١ من الاتفاقية العامة لقانون البحار يخول الدولة الساحلية سلطات واختصاصات بشأن إعتماد القوانين واللوائح بهدف الحفاظ على بيئتها البحرية ضد التلوث والعمل على خفضه والسيطرة عليه ، بشرط ألا تنطبق هذه القوانين وتلك الأنظمة على تصميم السفن الأجنبية أو بنائها أو معداتها أو تكوين طواقمها ، وإلا إذا كان الغرض منها أعمال القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً ، وهذه القواعد والمعايير وفقا للاتجاه الفقهى السائد هى القواعد والمعايير الموضوعه بمقتضى الاتفاقية الدولية لحماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن الموقعة فى لندن عام ١٩٧٣ والتى دخلت خير التنفيذ فى عام ١٩٨٣ (١). كما نصت الفقرة الرابعة من المادة ٢١ من الاتفاقية على ضرورة أن تمتثل السفن الأجنبية التى تمارس حق المرور البرئ لكافة اللوائح الدولية المقبولة عامة بشأن الوقاية من التصادم البحرى. وهذه اللوائح وفقا للإتجاه الفقهى الراجح هى اللوائح المقررة وفقا للاتفاقية الدولية المتعلقة بالنظام الدولى للوقاية من التصادم فى البحر الموقعة فى لندن ١٩٧٢ المعدلة فى ١٩٨١. وعلى الرغم من أن هذه الفقرة لم تتقرر بشكل مباشر لمكافحة التلوث البحرى ، إلا إنها تهدف بشكل

الدولة الساحلية المرور البرئ للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي وتمتنع بصورة خاصة ، فى تطبيقها لهذه الاتفاقية أو لأى من القوانين أو الأنظمة المعتمدة طبقا لهذه الاتفاقية عما يلي :

(أ) فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها إنكار حق المرور البرئ على تلك السفن أو الإخلال به.

(ب) أو التميز قانونا أو فعلا ضد سفن أى دولة أو ضد السفن التى تحمل بضائع من دولة ما أو لحسابها.

(ج)تعلن الدولة الساحلية الإعلان المناسب من اى خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي.

(١) راجع , Emanuelli, " la Pollution Maritime et la Nation de passage Inoffensif" Ann.Candien Dr.Int, vol,11,1973 pp.13-36.

غير مباشر لحماية البيئة البحرية ضد التلوث الذى قد ينجم عن الحوادث البحرى[٢].

كما أن الاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ خولت الدولة الساحلية سلطة تعيين الممرات البحرية وتقرير نظم تقسيم حركة المرور ، وكلها إجراءات تهدف برجه عام لسلامة الملاحة البيئة البحرية ضد التلوث[٣].

والجدير بالذكر أن نص المادة ٤/٢١١ من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ قد أكدت على حق الدولة الساحلية فى أن تعتمد من القوانين والنظم بشأن منع التلوث البحرى من السفن فى بحرها الإقليمي ، بما فى ذلك السفن التى تمارس حق المرور البرئ ولكن بشرط ألا تعرقل هذه القوانين والنظم المرور البرئ للسفن الأجنبية فى البحر الإقليمي.

ونخلص القول بأنه باستعراض نصوص المواد ٢٥،٢٢،٢١ من الاتفاقية الجديدة للبحار ، وما انطوت عليه من قواعد وأحكام ، يمكن القول بأن القانون الدولى الجديد للبحار اعتراف للدولة الساحلية بسلطات واختصاصات فى وضع القوانين والأنظمة بشان تنظيم حركة المرور البرئ للسفن الأجنبية فى بحرها الإقليمي ، لحماية مصالحها الأساسية التى وردت فى المادة ٢١ من الاتفاقية والتى تهدف وفقا للبند (د) من الفقرة الأولى من نفس المادة للمحافظة على بيئتها ومنع تلويثها وخفضه والسيطرة عليه.

---

[٢] وكان رئيس وفد فيجي قد تقدم بمذكرة خلال الدورة السابعة للمؤتمر الثالث للبحار التى عقدت فى جنيف فى الفترة من ٢٨ مارس إلى ١٩ مايو عام ١٩٧٧ تتضمن ضرورة الإشارة فى نص المادة ٢١ من اتفاقية عام ١٩٨٢ صراحة إلى إتفاقية منع التلوث الناجم من السفن الموقعة فى لندن عام ١٩٧٣.

– راجع : مذكرة رئيس وفد فيجى فى الوثيقة : U.N.Doc.A/CONF.62/C.2/L.19

[٣] نصت الفقرة الرابعة من المادة ٢١ من الإتفاقية على أن " تتمثل السفن الأجنبية التى تمارس حق المرور البرئ فى بحرها الإقليمي ، ولجميع الأنظمة التى تعتمدها الدولة الساحلية بشان تنظيم حق المرورالبرئ فى بحرها الإقليمي ، ولجميع الأنظمة الدولية المقبولة بشأن منع المصادمات فى البحر".

ثانيا : سلطات الدولة الساحلية واختصاصاتها فى منع المرور البرئ أو توفيقه كتدبير لحماية مياهها الإقليمية ضد التلوث:

اعتراف القانون الدولى للبحار للدولة الساحلية بالحق فى منع المرور غير المرئ للسف الأجنبية ، ومراقبة شروط النفاذ إلى مياهها الداخلية للتأكد من إمتثال السفن الأجنبية لشروط النفاذ إلى مياهها الداخلية وبخاصة ما يتعلق منها بمسائل المحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن ،كما لها أن توقف المرور البرئ وقفا مؤقتا فى أجزاء تعينها الدولة الساحلية فى بحرها الإقليمي كلما كان ذلك ضروريا لحماية أمنها.

ولقد نص المادة ٢٥ من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ مقررا لحق الدولة الساحلية فى منع المرور الغير برئ ومراقبة شروط النفاذ لمياهها الداخلية ووقف المرور البرئ مؤقتا(١)، بطريقة قاطعة لا تقبل جدال ولا شك حيث نصت على أنه :

١- للدولة الساحلية أن تتخذ فى بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أى مرور لا يكون بريئا.

٢- فى حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التى تريد التوقف فى مرفق مينائى خارج المياه الداخلية ، وللدولة الساحلية الحق أيضا فى اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع اى خرق للشروط التى تخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها فى المرافق المينائية.

٣- الدولة الساحلية أن توقف مؤقتا، دون تميز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية ، العمل بالمرور البرئ للسفن الأجنبية فى قطاعات محددة من بحرها الإقليمى إذا كان هذا الايقاف ضرورياً لحماية أمن تلك الدولة. بما

---

(١) ولقد جاءت المادة ٢٥ من الإتفاقية العامة للبحار عام ١٩٨٢ متأثر فى صياغتها إلى حد كبير بنص المادة ١٦ فقرة ١ من إتفاقية جنيق للبحر الإقليمى والمنطقة المتاخمة عام ١٩٥٨.

- راجع : نص المادة ١٦ من إتفاقية جنيف للبحر الإقليمى والمنطقة المجاورة فى المجلة المصرية للقانون الدولى العدد١٤.

فى ذلك المناورات بالاسلحة، ولايبدأ نفاذ هذا الايقاف الا بعد أن يعلن عنه الاعلان الواجب"

الحق فى منع المرور غير البرئ

من المتفق عليه أ، لكل حق غاية يتوخاها وهدف يقصد إليه ،فإذا جاوز من يباشر الحق أهدافه المشروعة وغاياته فقد الحق علة وجودة واعتبر صاحبه منحرفاً عنه، وغير جدير بالحماية المترتبة على استعماله المشروع. والأمر كذلك فى حق المرور البرئ، وذلك أن براءة المرور تمثل نقطة التوازن بين حقوق الدولة الساحلية فى بحرها الإقليمى ومصالح الجماعة الدولية فى الملاحة البحرية الهادئة ، فإذا فقد المرور شرط البراءة، ذال بانتفائها كل قيد على السيادة الإقليمية للدولة الساحلية ، وأصبح المرور غير البرئ غير جدير بالحماية التى يخلعها عليه النظام القانونى لحق المرور البرئ ، وحق الدولة الساحلية أن تمنعه بكل التدابير الملائمة ويندرج تحتها مطالبة السفن الأجنبية بمغادرة بحرها الإقليمى وحملها بالقوة على تنفيذ ذلك بشرط أن يكون استخدام القوة وفقاً لميثاق الأمم المتحدة ([1]). ولقد أوردت المادة ١٩ من الاتفاقية العامة للبحار عام ١٩٨٢ الأمور التى تنفى صفة البراءة على مرور السفن الأجنبية إذا هى اقترفت واحدة أو أكثر من الأمور الواردة فى النص، ومن أهم هذه الأمور... إتيان السفينة لأى عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية (البند ج من الفقرة الثانية) ولذلك يمكن القول بأن السفينة الأجنبية التى تمارس حق المرور البرئ عبر البحر الإقليمى للدولة الساحلية، يعتبر مرورها غير بريئاً إذا انطوى على معنى المساس بالبيئة البحرية وذلك بإتيان عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير يخالف أحكام

---

[1]) راجع:الدكتور عوض المر ، المرجع السابق، ص ٥٢٤ .

الاتفاقية، ويترتب على ذلك تخويل الدولة الساحلية الحق فى اتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة لمنع هذا المرور غير البرئ (١) .

ويثور سؤال فى هذا المقام مفاده : ما هى الإجــراءات والتــدابير التــى تستطيع الدولة الساحلية اتخاذها لمنع المرور غير البرئ ؟.

يمكن القول أنه إزاء القصور الذى شاب نص الفقرة الأولى من المادة ٢٥ من الاتفاقية حيث لم توضح ماهية التدابير والإجراءات التى تستطيع الدولــة الساحلية اتخاذها لمنع المرور الغير برئ فى بحرها الإقليمي – فإن هناك حانبا من الفقه الغربي(٢) ذهب إلى التفرقة بين حالة ما إذا كان الانتهاك حدث مــن إحدى السفن التجارية أو إذا ما حدث من سفينة حربية أو ســفينة حكوميــة

---

[1]) وكانت نيجيريا قد تقدمت باقتراح يستهدف مكافحة التلوث البحرى أثناء مرور السفن الأجنبيــة فــى البحــر الإقليمى للدولة الساحلية إلى اللجنة الثالثة المنبثقة عن المؤتمر الثالث لقانون البحار أثناء دورة انعقاده الثالثــة التى عقدت فى جنيف فى الفترة من ١٧ مارس إلى ١٠ مايو عام ١٩٧٥) ويدعو هذا الاقتراح إلى ضــرورة النص فى الاتفاقية على أ، إحداث السفن الأجنبية لتلويث البحر الإقليمى الساحلية أنما يخول الاخيرة الحق فى اعتبار مرور هذه السفن غير برئ. الا أن مندوب بريطانيا والولايات المتحدة الامريكية قد اعترضا على هذا الاقتراح على اساس أن اعتبار المرور غير البرئ فى هذه الحالة هو إسراف فى الحماية ، ذلك لان التلوث قد لا يبلغ من الجسامة ما يهدد معه البيئة البحرية أو يخل بالتوازن بين عناصرها وقد يكون من الأنسب أن تضع الدولة الساحلية قوانين أو لوائح تحدد المخالفات المتعلقة بالتلوث وتتدرج فى العقوبات المقررة لهذه المخالفات لجسامتها على ألا يصل الجزاء مطلقاً إلى حد إنكار المرور واعتبار ه غير برئ الا أن الاقتراح النيجيرىقــد تأيد من قبل عدد كبير من الدول المشتركة فى الموتمر وعلى راسهم دول السبعة والســبعين. وــــايد ذلــك بالاقتراح الذى تقدم به الوفد الكندى الذى يعتبر أشمل من الاقتراح النيجيرى، حيث أن الاقتراح الكندى يخول الدولة الساحلية حق اعتبار المرور غير البرئ إذا كان المرور فى البحر الإقليمى يخحل بتكامل البيئة البحرية والتوازن بين عناصرها. ولقد كان لكل الاقتراحيين(النيجيرى والكندى) الاثر الكبير فى صياغة الجزء الثــانى من الاتفاقية الذى إنطوى فى أحكامه على اعتبار معنى المساس بالبيئة البحرية من الامــور الخطيــرة التــى تجعل من مرور السفن الزجنبية فى البحار الإقليمية غير برئ .

– راجع الاقتراح الكندى النيجيرى فى الوثائق التالية حسب الترتيب:

U.N.DOC.A/CONF.62/C.3/L.6. U.N.DOC.A/CONF.62/C.2/L.2.

[2]) Smith, Innocent Passage as a Rule of Decision : Navigation, V1. Environmental Protection, Columbia Journal Transnational Law, vol.21,1982,pp.49-50

أخرى غير مستخدمة لأغراض تجارية([1]) ففى الحالة الأولى: تستطيع الدولة الساحلية ممارسة سلطات البوليس على السفن التجارية وممارسة ولايتها القضائية والمدنية وفقا لما ورد فى المادة ١٨، ١٧من الاتفاقية العامة للبحار من أحكام، بمعنى آخر يمكن القول بأن الدولة الساحلية تستطيع اتخاذ كافة التدابير التى تنص عليها قوانينها فى مواجهة السفن التجارية لمنع المرور الغير برئ ([2]) أما فى الحالة الثانية وهى حالة ما إذا كان الانتهاك من إحدى السفن الأجنبية الحربية وما فى حكمها، فللدولة الساحلية أن تأمر هذه السفن بمغادرة البحر الإقليمي لها على وجه السرعة، وإذا لم تمتثل للأمر الصادر إليها فيرى الأستاذ ترفز أن للدولة الساحلية استخدام القوة وفقا لميثاق الأمم المتحدة للدفاع عن أمنها ومصالحها الأساسية المتمثلة فى الحفاظ على بيئتها البحرية ضد التلوث وإذا ترتب على انتهاك هذه السفن الحربية أية أضرار للدولة الساحلية من جراء هذا الانتهاك فإن دولة علم السفينة تلتزم بالتعويضات وفقا لأحكام المسئولية الدولية([3]).

وإذا كان القانون الدولى للبحار قد خول الدولة الساحلية الحق فى اتخاذ ما يلزم من إجراءات وتدابير لمنع المرور الغير برئ فى بحرها الإقليمي ، إذا ارتكبت السفينة الأجنبية الممارسة لحق المرور البرئ أعمالا تنطوي على معنى المساس بالبيئة البحرية بتلويثها ، إلا أنه ونظراً لخطورة هذا الإجراء ،

---

[1]) راجع : Ibid, p.760

[2]) راجع : Treves, op.cit,p . 759.

[3]) نصت المادة ٣٠ من اتفاقية البحار عام ١٩٨٢ على انه : " إذا لم تمتثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة ، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور ولقد أكدت الاتفاقية الجديدة على نفس المعنى حيث نصت المادة ٣١ منها على أن : " تتحمل دولة العلم المسئولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولى " .

فإن تطبيقه يجب أ يحاط بالعديد من الضمانات التى تهدف إلى حماية مصالح الجماعة الدولية المتمثلة فى حقها فى استخدام البحار لأغراض الملاحة الهادئة[1] ومن أهم هذه الضمانات والقيود التى تحد من استعمال الدولة الساحلية لهذا الحق :

١– يجب أن يكون إجراء المنع متناسبا مع الضرر الفعلي الذى هدد البيئة البحرية.

٢– يجب أن يكون العمل الذى يصدر عن السفينة من أعمال التلويث المقصود والخطير.

وتجدر الإشارة فى هذا المقام إلى أن منع المرور غير البرئ ليس التزاما على الدولة الساحلية ، وإنما هو وفقا للعرف الدولى وأحكام القانون الدولى للبحار ، هو حق تباشره سلطاتها المختصة فى ضوء كل حالة على حدة ، ولها أن تستعيض عن ممارسته بجزء آخر تراه هى ملائما لضمان مصالحها كتوقيعها غرامات مالية على السفن الأجنبية وبخاصة فيما يتعلق بمسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث[2].

٢- حق الدولة الساحلية فى مراقبة الالتزام بشروط النفاذ إلى مياهها الداخلية :

يعتبر حق الدولة الساحلية فى فرض شروط النفاذ إلى مياهها الداخلية، أحد حقوق الحماية المخولة لها وفقا لأحكام القانون الدولى العام[3] وقد أكدته

---

[1]) Willem- Riphogen , op.cit,p.24

[2]) راجع الدكتور عوض المر ، المرجع السابق ص٥٤٠ .

[3]) تعنى شروط النفاذ حق الدولة الساحلية فى أن تضع القواعد واللوائح والنظم ما يلزم لفرض الهدوء والنظام فى مياهها الداخلية أثناء مرور السفن الأجنبية للنفاذ إلى مياهها الداخلية – مثال ذلك منع السفن الأجنبية حال نفاذها إلى ومن المياه الداخلية من إطلاق نيرانها أو استعمال مواد كيماوية أو تفريغ بضائع خطرة تهدد البيئة البحرية ، وحق الدولة الساحلية فى فرض شروط النفاذ إلى مياهها الداخلية هو حق مقرر لها بمقتضى أحكام القانون الدولى ، حيث نص عليه لأول مرة فى مؤتمر لاهاى عام ١٩٣٠ بشأن تقنين قانون البحار فى المادة

اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ ، حيث نصت فى الفقرة الثانية من مادتها ٢٥ على تخويل الدولة الساحلية اتخاذ التدابير والإجراءات لمنع أى خرق للشروط التى يخضع لها دخول السفن الأجنبية إلـــى مياههـــا الداخليـــة وتوقفها فى أحد المرافق المينائية .

ويلاحظ على نص المادة ٢/٢٥ من الاتفاقية أنه فى حالة السفن الأجنبيـــة التى تعبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية (أو المياه الأرخبيلية) فى طريقهـــا لدخول المياه الداخلية أو منشأة مينائية ، فإن الدولة الساحلية تستطيع بخلاف التدابير والإجراءات التى يمكن أن تتخذها لمنع المرور غير البـــرئ أن تتخـــذ التدابير اللازمة لمنع أى انتهاك للشروط التى تفرضها لدخول السفن الأجنبية لمياهها الداخلية أو منشأة مينائية تابعة لها . واختصاص الدولـــة الســـاحلية بتحديد شروط النفاذ لمياهها الداخلية هو القاعدة التى تؤيدها جميـــع الـــدول وتنص عليها تشريعاتها المحلية . وعادة تحدد الدولة الساحلية فى لوائحهـــا وتعليماتها التى تذاع على الملاحين ، قائمة الموانى والخلجـــان والأحـــواض البحرية المفتوحة للملاحة البحرية الأجنبية ، وأنظمة الإرشاد المعمول بها فيها ، وإجراءات النفاذ إليها وشروط الإقامة فيها. كذلك تخول التشريعات المحلية للدولة الساحلية سلطة تحديد القواعد اللازمة لحسن سير العمل فى موانيهـــا ومياهها الداخلية ، ويندرج تحت هذه القواعد منع السفينه التى تعبر فى اتجاه المياه الداخلية من استعمال مواد كميائية أو حمل بضائع خطرة دون تصـــريح مسبق . ومن أهم هذه التشريعات لوائح الميناء الصادرة عن حكومة الصـــين

الخامسة من المشروع الذى قدمه المؤتمر حينذاك ، وأعيد النص عليه فى المادة ٢/١٦ مـــن اتفاقيـــة جنيـــف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة عام ١٩٥٨.

- راجع : المرجع السابق : ص ٥٣٩ .

الوطنية الصادرة فى ٢٧ يونيو عام ١٩٢٣ والمعمول بها اعتبار اً مـــن أول يوليو عام ١٩٤٦ واللوائح السودانية المعمول بها عام ١٩٧٠م [١]

ويستند حق الدولة الساحلية فى فرض ومراقبة شـــروط النفـــاذ لمياههـــا الداخلية أو أحد المرافق المينائية إلى سلطاتها السيادية فى فـــرض الهـــدوء والنظام فى مياهها الداخلية والعمل على حماية هذه الميـــاه وتلـــك المرافـــق المينائية من خطر التلوث البحرى باعتبار أن كل هذه الأمور من الضـــروريات التى تتطلبها المصلحة العليا للدولة الساحلية ، فيجوز لهذه الدولة التى تمنـــع دخول السفن الأجنبية إلى المياه الداخلية أو تغلق أحد موانيها أو تفتحه كلمـــا شاءت فى وجه هذه السفن إذا رأت أن فى مرورها خطـــر يهـــدد مصـــالحها الأساسية ومنها حقها فى المحافظة على مياهها الداخلية من خطـــر التلـــوث البحري والعمل على خفضه والسيطرة عليه([١]).

وإذا انتقلنا إلى واقعنا المحلى نجد أنه على الرغم من أن جمهورية مصر العربية من أهم الدول الساحلية التي تتمتع بطول شـــواطئها وتنفـــرد بوضـــع قانوني خاص فيما يتعلق بنفاذ السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية عبر قنـــاة السويس ، إلا أن القانون المصرى رقم٢٨٠ الصادر فى ١٩٦٠ بشأن القواعد والنظم التي يعمل بها عند دخول السفن الأجنبية للمياه الداخلية المصـــرية أو أحد الموانـي المصرية ([٢]). لم يطرأ عليه أي تعديلات حتى الآن فيمـــا يتعلـــق

---

[١] ولقد وردت أحكاما تتعلق بتقرير سلطة الدولة الساحلية بمراقبة شروط النفاذ إلى مياههـــا الداخليـــة أو أحـــد المنشآت المينائية فى اللوائح السودانية المعمول بها اعتبار ا من ٢٨ نوفمبر ١٩٧٠ فى شـــأن الميـــاه الداخليـــة للجمهورية السودانية . حيث نصت المادة ٧من اللوائح بتقرير الحكومة السودانية سلطة اتخـــاذ جميـــع التـــدابير الضرورية كي تمنع السفن القادمة من المياه الإقليمية إلى المياه الداخلية من الإخلال بشروط النفاذ المقررة وفقـــا لهذه اللوائح ٠

راجع : U.N. I.S. Doc. ST / LEG/ . SER. B/16, p32

[1]) راجع : الدكتور عوض المر ، المرجع السابق ، ص ٥٤٠.

[2]) راجع القانون المصري رقم ٢٨٠ لسنة ١٩٦٠، النشرة التشريعية عام١٩٦٠، العدد ١١، ص ٣٧٢٥

بإقرار شروط تضمن المحافظة على المياه الداخلية المصرية ضد التلوث البحري على الرغم من التطور العلمي والتقني الكبير الذى طرأ على ناقلات الزيت وناقلات الغاز الطبيعي وظهور نوع من السفن التي يقتصر نشاطها على نقل المواد الخطرة التي يمكن أن يؤدي مرورها دون إقرار شروط بيئية إلى تدمير كامل للبيئة البحرية المصرية ، ولذلك نرى ضرورة تعديل القانون رقم ٢٨٠ لسنة ١٩٦٠ وذلك بوضع شروط نفاذ تضمن إقرار لوائح تنظم مرور السفن الأجنبية التي تحمل شحنات خطرة يخشى منها على البيئة البحرية بضرورة الحصول على تصريح مسبق من السلطات المصرية .

٣- سلطة الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ :

حق الدولة الساحلية فى وقف ممارسة المرور البرئ وقف مؤقتا (1) ، كان من أهم الموضوعات التي شغلت بال المؤتمرين ألثاء جلسات انعقاد مؤتمر جنيف عام ١٩٥٨ حيث أسفرت المناقشات والمشاورات على إقرار اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة التي نصت المادة ١٣/١٦ على قصر هذا الحق على الدولة الساحلية فى الحالات التي يكون فيها الوقف ضروريا لحماية أمن الدولة الساحلية ، ولقد جاءت الاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢

---

[1]) يختلف وقف المرور البرئ من منعه ، فالمنع هو جزاء تتخذه الدولة الساحلية لمنع السفن الأجنبية من متابعة الإبحار فى بحرها الإقليمي لمخالفتها اللوائح والتعليمات وشروط النفاذ المعتمدة بمعرفتها ، فى قطاعات معينة وفقا جزئيا فى حالة ما إذا كان هذا الوقف ضروريا لحماية أمن الدولة الساحلية ومصالحها الحيوية ، ولذلك فإن المنع يختلف عن الوقف من عدة وجوه : =

= ١) منع المرور البرئ يعتبر جزاءا فوريا ويقتصر على حالة معينة بذاتها (حالة مخالفة سفينة أجنبية لقوانين ولوائح الدولة الساحلية) فى حين أن الوقف إجراء مؤقت ويطبق على جميع حالات المرور فى قطاع معين فى البحر الإقليمي أو حتى فى البحر الإقليمي كله ، ولذا فإنه قد يكون كليا أو جزئيا.

٢) حق منع المرور البرئ إجراءا فوريا فى حين أن وقف المرور يشترط أن يكون مسبق الإعلان وفي وقت كافي عن طريق إخطار المنظمة الدولية البحرية المختصة .

٣) منع المرور فى البحر الإقليمي للسفن الأجنبية يقتصر على المرور غير البرئ فقط فى حين أن وقف المرور فى قطاعات معينة يشمل حالات المرور البرئ وغير البرئ فترة محددة.

بتأكيد نفس المعنى السابق مع إضافة عبارة (بما فى ذلك المناورات المسلحة) وبذلك يصبح حق الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ فى قطاعات معينة فى بحرها الإقليمي يستند إلى حقها فى حماية أمنها ، بما فى ذلك المناورات المسلحة (١) ولكن نص المادة ١٣/١٦ من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي ونص المادة ٣/٢٥ من الاتفاقية العامة للبحار عام ١٩٨٢، لم يعط تفسيرا واضحا لمضون أمن الدولة الساحلية التي تنشده حين تتدخل لوقف المرور البرئ ، مما جعل جانبا كبيرا من الفقه (٢) يؤيد اعتبار المرور الذى يضر بالبيئة البحرية للدولة الساحلية معادلا فى آثاره القانونية للمرور الذى يضر بأمنها ونظامها العام ، وبالتالى يخول الدولة الساحلية سلطة وقف هذا المرور عندما تدعو الضرورة إلى هذا الموقف ، فإذا انطوى مرور إحدى ناقلات النفط على خطر تلويث البيئة البحرية فى البحر الإقليمي أو التهديد به وبوجه خاص إذا كان هذا المرور مخالفا للتدابير الدولية أو اللوائح المحلية المتوافقة معها التي أصدرتها الدولة الساحلية لمنع التلوث أو مقاومته ، فإن هذا المرور يضر بمصالح جوهرية للدولة الساحلية أو يهدد أمنها (٣)

ووفقا للاتجاه الفقهي السابق فإننا نرى أن الدولة الساحلية تملك الحق فى أن توقف مؤقتا ، دون تميز قانونا أو فعلا بين السفن الأجنبية للعمل بالمرور البرئ فى قطاعات محددة من بحرها الإقليمي فى الأحوال التالية :

١) عدم التزام السفن الأجنبية بإعمال القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما بشأن تصميم السفن وبنائها ، وهي القواعد والمعايير الدولية

---

[1]) ولقد جاء هذا التعديل بإضافة فقرة (بما فى ذلك المناورات العسكرية) كأثر للإقتراح المقدم من قبل بلجيكا عام ١٩٧٨ والذى تم التفاوض حوله فى عام ١٩٧٩ خلال دورة المؤتمر الثامنة التي عقد ت فى جينف من ٣/١٩ إلى ١٩٧٩/٤/٢٧ .

[2]) ويعتبر الفقيهان الفرنسيان دبوي ودواي من أهم أنصار هذا الاتجاه الفقهي الذى يعتبر الإضرار بالبيئة البحرية للدولة الساحلية إضرارا جسيما معادلا فى آثاره للمرور الذى يضر بأمنها ونظامها العام .

[3]) راجع : الدكتور عوض المر ، المرجع السابق ، ص ٥٤٢ .

المقررة بمقتضى الاتفاقية الدولية لمكافحة التلوث البحري الناجم عـن السفن عام ١٩٧٣.

٢) في حالة عدم امتثال السفن الأجنبية للقوانين واللوائح والقواعد الدولية والمحلية المتوافقة معها المتعلقة بالمحافظة على البيئة البحريـة ضـد التلوث .

٣) في حالة مخالفة السفن الأجنبية للقواعد واللـوائح الدوليـة المتعلقـة بالمساعدة والإنقاذ ومنع التصادم البحري .

٤) في مواجهة السفن الحربية التي متتنع عن تنفيذ لوائح الدولة الساحلية بشأن المحافظة على البيئة البحرية أو تتراخى فى هذا التنفيذ .

٥) مباشرة السفن الأجنبية لإجراء البحوث العلمية أثناء مرورها فى البحـر الإقليمي للدولة الساحلية وفقا لأحكام القانون الدولي للبحار (١).

---

[1]) الأصل أن إجراء البحوث العلمية فى البحر الإقليمي من اختصاص الدولة الساحلية ، ولا يجـوز أن تتـولاه جهة أجنبية بغير موافقة صريحة من الدولة الساحلية ، فوفقا لأحكام القانون الدولي للبحار فإن حق المـرور البرئ فى البحر الإقليمي يعتبر منفصلا عن إجراء البحوث العلمية ، ولا يخول السفن المتمتعة به حق القيـام بها فى البحر الإقليمي ، فإذا باشرتها بدون ترخيص من الدولة الساحلية ، كان مرورها غير برئ وقد أكـدت المادة ٢٤٥ من الإتفاقية العامة الجديدة للبحار هذا المعنى حيث نصت على أن " للدولة الساحلية فى ممارستها لسيادتها ، الحق دون غيرها فى تنظيم البحث العلمي فى بحرها الإقليمي والترخيص به وإجراءه ، ولا يجري البحث العلمي البحري فى هذا البحر إلا بموافقة صريحة للدولة الساحلية وبموجب الشروط التي تحـددها " ، كما نصت المادة ١٩ من نفس الإتفاقية فى فقرتها الثانية وهي بصدد حصر الأنشطة التي تعتبر إتيان سـفينة أجنبية لها فى البحر الإقليمي نافيا لبراءة المرور على أنه " يعتبر مرور سفينة أجنبية ضـار بسـلم الدولـة الساحلية أو يحسن نظامها أو بأمنها إذا قامت السفينة أثناء وجودها فى البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية وهى القيام بأنشطة بحث أو مسح.

والجدير بالذكر أن القانون الدولي خول الدولة الساحلية سلطة التصريح والإذن المسبق لإجراء السفن الأجنبية للبحوث العلمية فى بحرها الإقليمي، لأنها الوحيدة التي قد ترى على سبيل المثال أن إجراء = = هـذه البحـوث يضر بالبيئة البحرية ويؤدي إلى تلويثها فيجوز لها أن ترفض إعطاء الإذن وتوقف المرور البرئ لهذه السفن إذا انطوى عملها أثناء البحث على معنى تلويث البيئة البحرية .

راجع الدكتور يوسف محمد عطاري " النظام القانوني للأبحاث العلمية فى البحار والمحيطات " الصفاة ، الكويت ، الطبعة الأولى ١٩٨٠ ، ص ١٦٠.

هذا وبعد أن استعرضنا بقدر من الإيجاز الحالات التي يجوز فيها الدولة الساحلية وقف المرور البرئ فى بحرها الإقليمي ، بالقدر الذى يتناسب مع مفهوم هذه الدراسة ، إلا أن هناك سؤالا هاما يفرض نفسه علينا فى هذا المقام مفاده ، ماذا عن الحادث الملاحي فى البحر الإقليمي ، هل يعتبر دخول سفن الإنقاذ وغيرها من السفن المعاونة وبالبقاء فى البحر الإقليمي من قبيل المرور البرئ ، أم يأخذ حكم المرور غير البرئ يجوز منعه أو توقيفه ؟

لم يغفل القانون الدولي العام عن احتمالات حدوث حوادث بحرية أثناء الملاحة البحرية ، فقد أشار القانون الدولي الجديد للبحار متمثلا فى الاتفاقية الجديدة عام ١٩٨٢ إلى أن هذه الحوادث هو أمر وارد ، وأولت له أربعة أحكام فى مواضيع متفرقة منها وهي :

- المادة ٩٨ بشأن تقرير واجب تقديم المساعدة فى حالات الحوادث البحرية .
- المادة ٩٧ التي تتعلق بتحديد الاختصاص الجزائي فى مسائل المصادمات أو أية حوادث ملاحية أخرى .
- المادة ٢٢١ بشأن التدابير الواجب اتخاذها لتفادي التلوث الناجم عن الحوادث البحرية .
- المادة ٢/١٨ والتي تعني بإيضاح معنى المرور فى البحر الإقليمي .
- المادتان ٩٨/٩٧ تتعلقان بأعالى البحار (بما فى ذلك المنطقة الاقتصادية).

ولكن لم تقرر الاتفاقية العامة حكما خاصا بتعلق بالحادث الملاحي الذى يقع فى البحر الإقليمي ، وهذا يمثل من وجهة نظرنا وجها واضحا من أوجه القصور الذى تمثل فى صياغة الاتفاقية الجديدة عام ١٩٨٢ ، غير أن جانبا من الفقه الغربي يرى أن النص بالفقرة الثانية من المادة ١٨ من الاتفاقية يقرر أن الحادث الملاحي حتى لو ترتب عليه تلويث للبيئة البتحرية فى البحر

الإقليمي لا يسلب طابع البراءة للمرور ، لمجرد وجود السفينة المعنية بالحادث أو سفن أخرى تكون قد دخلت البحر الإقليمي أو ظلت فيه ، بهدف تقديم المعونة للأفراد والسفن أو أطقم الطائرات فى حالة خطر أو إستغاثة ، ويؤكد **Willim Riphagen** أن التلوث الناجم عن الحوادث البحرية فى البحر الإقليمي لا يكون تلوثا مقصودا وخطيرا وفقا لما جاءت به المادة ٢/١٩ (بند ل) ولا ينطبق على هذا الحادث نص المادة ٢/١٩ (بند أ ، بند ل) ويعني ذلك أنه من حيث المبدأ تتمتع السفية المعنية بالحادث أو السفينة التي دخلت لمساعدتها بحق المرور البرئ (١) ويستطرد **Riphagen** إلى القول بأنه مما يؤيد وجهة نظره هذه نص المادة ٢٢١ من الاتفاقية التي تتعلق بالحوادث فى أعالى البحار بما فيها المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحية ، فإذا كان المادة المذكورة تقرر بأنه " ليس فى هذا الجزء ما يمس حق الدولة عملا بالقانون الدولي العرفي منه والإتفاقي ، فى أن تتخذ وتنفذ خارج بحرها الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية سواحلها أو مصالحها المرتبطة به ، بما فى ذلك صيد الأسماك ، مما يترتب على حادث بحري أو على أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عنه آثار ضارة كبرى ، وإذا كان الجزء الثاني من الاتفاقية المتعلق بحق المرور البرئ فى البحر الإقليمي جاء خلوا من النص المماثل فى المادة السابقة ، فإنه يمكن القياس عليه فيما يتعلق بالحوادث البحرية فى البحر الإقليمي أثناء ممارسة السفن الأجنبية للمرور البرئ فى البحر الإقليمي للدولة الساحلية (٢).

---

[1]) راجع : Riphagen "op .cit, p. 206.

[2]) راجع : Ibid , pp . 207-208.

ونحن نرى أنه إزاء خول الجزء الثاني من الاتفاقية على نص مماثل لنص المادة ٢٢١ من الاتفاقية ، فإن ما ذهب إليه الفقه الغربي ([1]) فى إمكان تطبيق الأحكام الواردة فى المادة ٢٢١ على حالات الحوادث البحرية فى البحر الإقليمي أثناء ممارسة السفن الأجنبية لحق المرور البرئ ، عن طريق القياس هو أمر صائب ونؤيده ، لأنه إذا كان للدولة الساحلية أن تخول السلطات والاختصاصات المقررة بمقتضى الاتفاقية فى العمل لحماية سواحلها من التلوث فى حالات الحوادث البحرية فى أعالى البحار ،فإنها من باب أولى لها أن تتخذ إجراءات الحماية الذاتية التي تقوم بها هذه الدولة حماية سواحلها ومصالحها المرتبطة بها فى بحرها الإقليمي فى حالات الحوادث البحرية ، لأن المصالح المطلوب حمايتها ، هي نفس المصالح المقرر حمايتها وفقا لنص المادة ٢٢١ من الاتفاقية العامة .

ويترتب على القياس السابق الذى أقره الفقه الغربي وأيدناه من وجهة نظرنا ، أنه يجوز للدولة الساحلية خلافا للمبدأ العام الوارد فى الفقرة الثانية من المادة ١٨ من الاتفاقية العامة الذى يقضي بأن تتمتع السفن الأجنبية فى حالات الحوادث البحرية بحق المرور البرئ ، أن توقف هذا المرور ، بل قد يصل الأمر وفقا لما يذهب إليه الأستاذ **Riphagen** إلى حد أن تقوم الدولة الساحلية بمطاردة السفن المعنية مطاردة حثيثة وتفتيشها وحجزها فى حالة الحوادث البحرية فى البحر الإقليمي إذا ترتب على اخلالها تلويث خطير للبيئة البحرية .

وتجدر الإشارة إلى أن حق الدولة الساحلية فى وقف المرور البرئ لا يسري بالنسبة للمضايق المستخدمة فى الملاحة الدولية ، وذلك وفقا لنص المادة ٤/١٦ من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي عام ١٩٥٨ ، وأكدت هذها

[1]) وعلى رأس هؤلاء الفقهاء ، الفقيه الإيطالى ترفز ، راجع: Treves , op cit, p. 706.

المعنى الاتفاقية العامة ١٩٨٢ ، إلا أنها توسعت فى تحديد المضايق الدولية التي لا يسري عليها حق وقف المرور البرئ ، حيث أضافت إلى الأنواع التي أوردتها اتفاقية جنيف ، المضايق الموجودة بين جزء من أعالى البحرا أومنطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية ، وهي المضايق التي يسري عليها حق المرور العابر الذى سوف نتعرض له فيما بعد ، ولقد جاء النص على عدم تخويل الدولة اساحية حق وقف المرور البرئ فى هذا النوع من المضايق بنص صريح فى الفقرة الثانية من المادة ٤٥ منها حيث نصت على أنه :

١- ينطبق نظام المرور البرئ ، وفقا للفرع ٣ من الجزء الثاني ، فى المضايق المستخدمة للملاحة الدولية ([1]).

أ- المستثناة من تطبيق نظام المرور العابر ، بموجب الفقرة ١ من المادة ٣٨ .

ب- أو الموجودة بين جزء من أعالى البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية .

٢- لا يوقف المرور البرئ خلال هذه المضايق

وإزاء نص المادة السابقة ، هناك سؤال يفرض نفسه علينا فى هذا المقام مفاده ، ما هي السلطات التي تخول للدولة الساحلية لمواجهة انتهاك أحدى السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البرئ عبر هذا النوع من المضايق يتضمن ارتكاب السفينة واقعة تلويث خطير ومقصود أثناء عبورها ؟

نحن نرى أن الدولة الساحلية فى مثل الحالة السابقة تملك الحق فى منع هذا المرور اعتبار ه مرورا فقد طابع البراءة وفقا لنص المادة ١٩ من

---

[1]) من أهم التطبيقات الحديثة لعدم توقيف المرور البرئ فى المضايق المستخدمة للملاحة الدولية المحددة وفقا لنص المادة ٤/١٦ من اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ ونص المادة ٤٥ من الاتفاقية العامة عام ١٩٨٢ هو المرسوم الوزاري الإيطإلى الصادر ١٩٧٩ والخاص بمضيق Messine .

الاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ ، بشرط أن يكون من شأن هذا الانتهـــاك تهدي سواحل الدولة الساحلية أو المصالح المرتبطة به بخطر جسيم .

ونلخص القول فى هذا المقام إلى أن وقف المرور البرئ باعتبـــار ه مـــن الحقوق المخولة للدولة الساحلية وفقا لأحكام القانون الدولي ، إلا أنه إجـــراء ينطوي على قدر كبير من الخطورة ، وتبدو خطورته من ناحيتين ، أولهما أن براءة المرور لا تمنع الدولة الساحلية من وقفه فى أجزاء من البحر الإقليمي تكون حيوية للملاحة الدولية ، ولذلك فإننا نرى أنه يجب توفير أكبر قدر مـــن الحماية لحركة الملاحة الدولية ولتحقيق الصالح العام للجماعة الدولية الـــذى يتمثل فى استعمال البحار فى أغراض الملاحة الهادئة ، ويتأتى ذلـــك بوضـــع بعض الضوابط على استعمال هذا الحق من قبل الدولة الساحلية ، وأول هـــذه الضوابط أنه يتعين أن تكون المصالح التي تبرر اتخاذ الدولة الساحلية لهـــذا الإجراء على درجة من الأهمية تبرر الإلتجاء إليه ، وثاني هذه الضوابط أنـــه يجب التقيد بأحكام القانون الدولي التي تتضمن أن يكون مباشرة هذا الإجراء من الدولة الساحلية لهذا الحق أن تجاوزته معظمها وأساءت اســـتعماله مـــن حيث نجد أن هناك دول توقف المرور البرئ فى مناطق معينـــة مـــن بحرهـــا الإقليمي ولمدد غير محددة بل قد يصل الحد إلى وقف المرور البرئ فى هـــذه القطاعات بصفة مستمرة بحجة أن هذه القطاعات تطل على قواعد أو مواقـــع عسكرية .

ومثال ذلك ما نصت عليه المادة السابعة من القانون اليوغسلافي الصادر فى أول ديسمبر عام ١٩٨٤ ، التي تنص على وقف مرور السفن الأجنبية فى قطاعات معينة من البحر الإقليمي لقرب هذه المناطق من مواقع اســـتراتيجية بحرية هامة (١).

---

1) U.N. law and Regulations Concerning the Territorial sea, STLEG/SER. B/6, NEW-YORK, 1957,P.313.

ثالثا : ممارسة الدولة الساحلية لسلطات البوليس وولايتها القضائية على السفن التي تمارس المرور البرئ عبر بحرها الإقليمي .

حتى يكون اختصاص الدولة الساحلية على المناطق البحرية الخاضعة لولايتها الإقليمية فعالا من الناحية العملية ، جرى العمل الدولي على الاعتراف لهذه الدولة بحق تتبع السفينة الأجنبية فى أعالى البحار والقبض عليها فى حالة اتركاب هذه السفينة مخالفة لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها بما فيها القوانين والأنظمة البيئية أثناء مرورها فى بحرها الإقليمي ، ويؤسس هذا الحق على أنه استمرار لممارسة الدولة الساحلية لاختصاصاتها وفقا لقواعد القانون الدولي البحري ، على المناطق الخاضعة للسيادة الإقليمية لهذه الدولة ، وتمارس الدولة الساحلية هذا الحق وفقا للشروط الأساسية والضوابط والأحكام المقررة بمقتضى أحكام القانون الدولي ([١]).

---

[1]) وقد بلور العمل الدولي نظرية حق المطاردة أو التتبع وأوضح العناصر الأساسية التي تقوم عليها وهي المتمثلة فى :

١) أن يكون هناك سبب جدي للمطاردة ، وهو ارتكاب السفينة المطاردة مخالفة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية .

٢) أن ترتكب هذه المخالفة فى المياه الداخلية أو البحر الإقليمي للدولة الساحلية .

٣) أن تكون المطاردة متواصلة غير منقطعة ، وهو ما جعل البعض يعبر عنها بالمطاردة الساخنة أو الحارة إبرازا لعناصر الإستمرارية.

٤) ضرزرة أن تتوقف المطاردة إذا ما دخلت السفينة المطاردة للبحر الاقليمي لدولتها أو لأية دولة أخرى .

– كما تناولت المادة ١١١ من اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار الموقعة عام ١٩٨٢ حق المطاردة الحثيثة بالتنظيم ، وكانت اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ لأعإلى البحار قد نظمت هذا الحق أيضا بموجب نص المادة ٢٣ منها . راجع الأستاذ الدكتور إبراهيم العناني ، المرجع السابق ص ١١٦.

– وللزيادة فى التفاصيل حول هذا الموضوع راجع : أ.د/ محمد حافظ غانم ، محاضرات عن النظام القانوني للبحار، معهد الدراسات العربية العالية، عام ١٩٦٠ ص ١٣٢. =

= وهناك جانب من الفقه العربي ومنهم الدكتورة سمية جرجس بطرس ، يستخدم لفظ المطاردة الحارة كمرادف لحق المطاردة الحثيثة ، وحق المطاردة الحارة فى القانون الدولي وفقا للتعريف الذى أوردته الدكتورة سمية فى رسالتها أنه حق الدولة فى مطاردة مرتكيل المخالفة خارج : أ) المياه الإقليمية لها ب – فضائها الجوي ج) حدود أراضيها العالية أو فى منطقة مشابهة ، أو غير آهلة مثل المنطقة القطبية الشمالية والمنطقة القطبية

كما تخول الاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ للدولة الساحلية سلطة تفتيش السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البرئ عبر بحرها الإقليمي فى حالة ما إذا توافر للدولة الساحلية أسباب واضحة للاعتقاد بأن السفينة الأجنبية المبحرة فى بحرها الإقليمي قد انتهكت أثناء مرورها فيه، قوانين تلك الدولة وأنظمتها المعتمدة وفقا للاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ وللقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، على أن يتعلق هذا التفتيش بإثبات واقعة الانتهاك والتحقيق فيها مع مراعاة الشروط الواجب توافرها لتخويل الدولة الساحلية هذا الحق والضمانات التي انطوى عليها الجزء الثاني عشر من الاتفاقية الجديدة للبحار([1]).

وللدولة الساحلية أن تمارس ولايتها القضائية على السفن التي تمارس حق المرور البرئ فى بحرها الإقليمي وفقا لقواعد القانون الدولي التقليدي للبحار متمثلا فى اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة عام ١٩٥٨ ([2]) والأحكام التي انطوى عليها القسم الفرعي باء من الفرع الثالث ، الجزء الثاني من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار ، حيث رسمت المواد ٢٨/٢٧ من

الجنوبية ، أو فى إقليم دولة أخرى بينها وبين الدولة الأولى اتفاق على ذلك وسوف نتناول فى دراستنا لفظ المطاردة الحثيثة وفقه للفقه الغالب .

- راجع الدكتورة سمية جرجس بطرس ، " حق المطاردة الحارة فى القانون الدولي " رسالة دكتوراه مقدمه إلى كلية الحقوق جامعة القاهرة عام ١٩٧٧ ، غير منشورة ، ص ٢.

[1]) راجع الفرع ٧ من الجزء الثاني عشر من الإتفاقية الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ ، المواد من ٢٢٣ : ١٣٣ الجزء الخاص بالضمانات) فى المجلة المصرية للقانون الدولي ، العدد ٣٨ السابق الإشارة إليه .. للوقوف على المزيد من التفاصيل حول الشروط الواجب توافرها فى مخالفة التلوث التي تخول لدولة الساحلية سلطة تفتيش السفن الأجنبية والضمانات التي خولها القانون الدولي لهذه السفن فى مواجهة سلطة الدولة الساحلية، راجع ما يلحق من هذه الرسالة من ص ٢٩٨ – ٣٠١ .

[2]) راجع المادتين ١٩ ، ٢٠ من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المجاروة فى المجلة المصرية للقانون الدولي ، العدد ١٤. وللزيادة فى التفاصيل حول نفس الموضوع راجع :

Treves , op cit, pp. 777-779.

الاتفاقية حدود الولاية الجنائية والمدنية على السفن التي تمارس حق المرور البرئ فى البحر الإقليمي للدولة الساحلية .

ففيما يتعلق بالولاية الجنائية على ظهر السفينة ، فقد رسمت الاتفاقية حدود ممارسة الدولة الساحلية لولايتها الجنائية فى المادة ٢٧ منها التي جاء نصها وفقا لما يلي :

١- لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر السفينة مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أي جريمة ارتكبت على ظهر السفينة اثناء مرورها إلا فى الحالات التالية فقط "

أ- إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية أو

ب- إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام فى البحر الإقليمي أو

ج- إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية أو

د- إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل .

٢- لا تمس الأحكام المذكورة أعلاه حق الدولة الساحلية فى اتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغاردة مياهها الداخلية .

٣- فى الحالات المنصوص عليها فى الفقرتين ١ / ٢ تخطر الدولة الساحلية إذا طلب منها الربان ذلك ، ممثلا دبلوماسيا أو موظفا قنصليا تابعا لدولة العلم قبل اتخاذ أية تدابير ، وتسهل الإتصال بين هذا الممثل أو الموظف وطاقم السفينة ، ويجوز فى حالات الطوارئ إرسال هذه الإخطار أثناء اتخاذ التدابير .

٤- تراعي السلطات المحلية مصالح الملاحة المراعاه الواجبة عند نظرها فيما إذا كان ينبغي إجراء أي توقيف أو عند نظرها فى كيفية إجراء ذلك التوقيف .

٥- بإستثناء ما هو منصوص عليه فى أحكام الجزء الثاني عشر أو فى حالة انتهاك القوانين والأنظمة المعتمدة وفقا للجزء الخامس ، لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أية خطوات على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية حريمة ارتكبت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارة فقط خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية .

ويلاحظ على النص السابق أن الأحكام والقواعد التي رسمت حدود ممارسة الدولة الساحلية لولايتها الجنائية على السفينة الأجنبية المارة يبحرها الإقليمي ، مبنية على التفرقة بين سلوك السفينة الداخلي وسلوكها الخارجي وما إذا كانت نتائج الفعل ارتكب على ظهرها تمتد آثاره إلى الدولة الساحلية ، أو أن هذا الفعل تقتصر آثاره على السفينة فقط ، فلا يجوز للدولة الساحلية أن تتدخل من أجل القبض أو التحقيق مع أي شخص على ظهر السفينة المارة يبحرها الإقليمي ، إذا كانت آثار الفعل المرتكب لا يتعلق بالحالات المنصوص عليها فى البنود أ - ب - ج من الفقرة الأولى وأن هذه الآثار تقتصر على ظهر السفنية فقط (1)، كما أن النص السابق يفرق من حيث مدى ممارسة الدولة الساحلية لولايتها القضائية الجنائية بين ما إذا كان الواقعة المرتكبة على ظهر السفينة قد تمت أثناء مرور السفينة الأجنبية فقط فى البحر الإقليمي

---

(1) ويرى Willem Riphagen إنه إذا إقتصرت آثار الجريمة على سطح السفينة دون أن يكون لهـا أى آثـار خارجية تتمثل فى تهديد البيئة البحرية على سبيل المثال، فانه لا تكون هناك مصلحة جدية للتـدخل بـإجراء القبض أو التحقيق فى الواقعة من قبل الدولة الساحلية إلا أذا طلب منها ذلك وفقاً للأحكام الواردة فى البنـد ج من الفقرة الأولى من المادة ٢٢٧ من الاتفاقية.. راجع:

Riphagen,op.cit,p.203.

للدولة الساحلية دون دخول المياه الإقليمية ، أو أن الواقعة المرتكبة قد تمت على ظهر السفينة الأجنبية وهي قادمة من المياه الداخلية للدولة الساحلية([2])
.

ففي الحالة الأولى لا يجوز للدولة الساحلية لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أية اجراءات تتعلق بالقبض أو إجراء التحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة الأجنبية فى هذه الحالة ، إلا إذا تعلق الأمر بارتكاب السفينة انتهاكا لأحكام الجزء الثاني عشر أو انتهاك للقوانين والأنظمة المعتمدة وفقا للجزء الخامس من الاتفاقية ، أما فى الحالة الثانية فيجوز وفقا لمفهوم المخالفة الذى يستفاد من نص الفقرة ٥ من نفس المادة أن تمارس الدولة الساحلية ولايتها الجنائية على السفينة الأجنبية الآتية من المياه الداخلية فى طريقها لعرض البحر أو داخله إلى المياه الداخلية بشرط أن تكون الواقعة قد ارتكبت فى المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو تتمتع عليها بولاية إقليمية محدودة ، فالدولة الساحلية تمارس ولايتها الجنائية على السفن العابرة للبحر الإقليمي سواء فى حالة مرورها فقط فى البحر الإقليمي لها دون دخول المياه الداخلية ، أو فى حالة ما إذا كانت الواقعة المرتكبة المنسوبة إلى السفينة تنطوي على معنى المساس بالبيئة البحرية ، سواء فى المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية ، على أن تمارس الدولة الساحلية ولايتها القضائية الجنائية على هذه السفن مع مراعاة الأحكام والقواعد المتعلقة بالضمانات المشار إليها فى

---

[2]) وكانت المادة ١٩ من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمى والمنطقة المجاورة عام ١٩٥٨ تخول الدولة الساحلية سلطة ممارسة الولاية الجنائية على ظهر السفن الأجنبية الممارسة لحق المرور البرئ فى بحرها الإقليمى فى حالة ما إذا كانت هذه السفن عابرة البحر الإقليمى دون الدخول أو الخروج إلى ومن المياه الداخلية لهذه الدولة أو حالة ما إذا كانت هذه السفينة آتية من المياه الداخلية أو الداخلة إليها بشرط أن تكون الواقعة قد ارتكبت فى أحد المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الإقليمية أو التى تتمتع عليها الدولة الساحلية بولاية محدودة (المنطقة المجاورة.

الفرع السابع من الجزء الثاني عشر من الاتفاقية([1]). وتستند الدولة الساحلية فى ممارستها لولايتها الجنائية على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البرئ فى بحرها الإقليمي على نص البند أ، ب باعتبار أن واقعة التلوث التي تنسب إلى هذه السفينة تمتد آثارها إلى الدولة الساحلية كما أنها مـن النـوع الذى يخل بسلم هذه الدولة وبحسن النظام فى البحر الإقليمي ، كما يستند حق الدولة الساحلية أيضا فى ممارسة الولاية الجنائية على نص الفقرة الخامسة من المادة ١٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢.

وفيما يتعلق بالولاية القضائية المحلية التي تمارسها الدولة الساحلية على السفن الممارسة لحق المرور البرئ عبر بحرها الإقليمي ، فقد رسمت المادة ٢٨ من اتفاقية الأمم المتحدة للبحار عام ١٩٨٢ الإطار العام لممارسـة هـذا الحق حيث نصت على أنه :

١- لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مـارة خـلال بحرهـا الإقليمي أو أن تحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلـق بشخص موجود على ظهر السفينة .

٢- لا تخل الفقرة ٢ بحق الدولة الساحلية ، وفقا لقوانينها ، فـى أن توقـع إجراءات التنفيذ لفرض أي دعوى مدنية ضد أية سفينة أجنبية راسية فى بحرها الإقليمي ، أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية .

ويلاحظ على النص السابق أنه قد رسم حدود تـدخل الدولـة السـاحلية لمباشرة ولايتها القضائية المدنية على السفن التي تمارس حق المرور البرئ من حيث اتخاذ تدابير تحفظية أو تنفيذية ، بوضع يكاد يتطابق تماما مع نص المادة ٢٠ من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة عام ١٩٥٨ ،

---

[1]) راجع : Ibid, p. 203.

الذى كان إقراره حينذاك متأثرا إلى حد كبير بأحكام اتفاقية بروكسل بشأن توحيد قواعد الحجز التحفظي على السفن الموقعة فى ١٠/٥/١٩٥٢ .

ويلاحظ أيضا على نص المادة ٢٨ من الاتفاقية العامة السابق أنه يفرق أيضا بين حالة ما إذا كانت السفينة مارة خلال البحر الإقليمي للدولة الساحلية دون الدخول إلى المياه الإقليمية وحالة ما إذا كانت السفينة آتية من المياه الداخلية أو داخلة إليها .

ففي الحالة الأولى نجد أن نص المادة ٢٨ من الاتفاقية العامة ١٩٨٢ ومن قبله نص المادة ٢٠ من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي عام ١٩٥٨ جاء صريحا فى إنكار حق الدولة الساحلية فى أن توقف سفينة أجنبية ما أو تحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة طالما أن الواقعة المنسوبة للسفينة أو إلى أي شخص على ظهرها لا تتعلق بالإلتزامات التي تتحملها السفينة أو بالمسئوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال المياه الساحلية لهذه الدولة أو لغرض تلك الرحلة ، أما فى الحالة الثانية فيجوز للدولة الساحلية ممارسة ولايتها المدنية المتعلقة باتخاذ تدابير تحفظية أو تنفيذية ضد السفينة الأجنبية بشرط أن تكون الواقعة المنسوبة إلى السفينة قد تمت فى مناطق بحرية لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية أو حتى لولاية محدودة عليها (١).

ويتضح من مضمون النص السابق أن للدولة الساحلية سلطة مباشرة ولايتها القضائية المدنية على السفن الأجنبية الممارسة لحق المرور البرئ فى حالة ما إذا كان المخالفة المنسوبة للسفينة أو لأحد الأشخاص على سطحها ترجع إلى عدم الالتزام بالقواعد والمعايير البيئية المطبقة والمقبولة عموما (الفقرة ٢ من المادة ٢٨) كما أن للدولة الساحلية ممارسة هذه الولاية وفقا

(١) راجع Treves op. cit, p. 779.

لقوانينها ، دون التقيد بما ورد فى الفقرة الثانية من المادة ٢٨ من أحكام، وسواء كانت هذه السفينة الأجنبية راسية فى بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي، أو أن تحتجزها بعد مغادرتها للمياه الداخلية (الفقرة ٣ من المادة ٢٨) (1) ، وفي جميع الحالات ممارسة الدولة الساحلية لولايتها المدنية على السفن الممارسة لحق المرور البرئ فى حالة انتهاكها للقوانين والنظم البيئية أو فى حالة ما إذا تعلقت لحق المرور البرئ فى حالة انتهاكها للقوانين والنظم البيئية أو فى حالة ما إذا تعلقت الدعوى بالالتزامات الأخرى التي تتحملها السفينة ، أو المسئوليات التي تقع عليها خلال مرورها فى مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة، يكون من خلال الالتزام بالأحكام والقواعد المقررة بمقتضى الفرع السابع من الجزء الثاني عشر المتعلق بالضمانات .

الفرع الخامس
المرور العابر وسلطات الدولة الساحلية واختصاصاتها
فى مسائل حماية البيئة البحرية من التلوث

استحدثت اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار ١٩٨٢ نظام المرور العابر(2) للسفن والطائرات فى بعض المضايق المستخدمة فى الملاحة الدولية وفقا للنظام القانوني الذى رسمته الاتفاقية لممارسة هذا الحق، وإذا كانت الاتفاقية قد جاءت بنصوص تلزم الدولة الساحلية بعدم إنكار حق المرور العابر أو إعاقته، إلا أنه وفي مجال إقامة التوازن بين الحق المقرر لمستخدمي المضيق ، وواقعة مشاطئة الدولة الساحلية للمضيق، وحقها للمحافظة على سيادتها وصيانة بيئتها البحرية، فقد سلمت للدولة الساحلية باختصاصات تتعلق بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه .

---

(1) راجع Riphagen , op. cit, p. 203.
(2) المرور العابر Le Passage En Transit

وتجدر الإشارة إلى أننا ونحن بصدد التعرض لموضوع حق المرور العابر ، أن نتطرق إلى دراسة الموضوع من كل جوانبه الفقهية والقانونية (١) ولكننا سوف نتعرض فى بحثنا لمدى اختصاص الدولة الساحلية فى مسائل البيئة البحرية ضد التلوث من خلال النقاط الآتية :

المطلب الأول : المرور العابر فكرة استحدثتها الاتفاقية الجديدة (١٩٨٢) للتوفيق بي نحق المرور البرئ ومبدأ حرية الملاحة .

المطلب الثاني : مضمون حق المرور العابر ونطاق تطبيقه والنظام القانوني للمضايق العربية .

المطلب الثالث : اختصاصات الدولة الساحلية وسلطاتها فيما يتعلق بمسألة حماية البيئة البحرية ضد التلوث .

والجدير بالذكر أن الاتفاقية الجديدة قد أوردت أحكام ا تتعلق بحق المرور الأرخبيلى(٢) فى الجزء الرابع (المواد ٤٦ إلى ٥٤) تكاد تتطابق تماما مع النظام القانوني لحق المرور العابر ، وبذلك لن نتناول المرور الأرخبيلي خلال هذا البحث فى جزء مستقل ، ولكننا سوف نشير إلى بعض الأحكام التي نجد فيها شبه خلاف عما هو مقرر بالنسبة لحق المرور العابر ، على أن يكون ذلك من خلال هذا الفرع .

---

[1]) للزيادة فى التفاصيل حول المرور العابر والمرور الأرخبيلي راجع باللغة العربية أ.د / صلاح عامر ، القانون الدولي الجديد للبحار ، المرجع السابق ، من ص ١٥٩ إلى ص ٢١٧ ، وأيضا الأستاذ الدكتور إبراهيم العناني ، المرجع السابق من ص ١٧٩ إلى ص ١٩٢.

[2]) المرور الأرخبيلي Le Passage Arcbipelagique

المطلب الأول
المرور العابر فكرة استحدثتها الاتفاقية الجديدة
للتوفيق بين حق المرور البرئ ومبدأ حرية الملاحة

نظمت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمى والمنطقة المجاورة عام ١٩٥٨ حق المرور البرئ فى المضايق المستخدمة فى الملاحة الدولية وذلك بموجب نص المادة الرابعة عشر منها ، ولكن الدول البحرية الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي وجدوا أن نص المادة ٤/١٤ من اتفاقية جنيف لم يعد كافيا لتحقيق مصالحها الاستراتيجية ورغبتها فى إخضاع هذه المناطق لمبدأ حرية الملاحة ، حيث أن النظام القانوني الذى يحكمها وفقا لأحكام اتفاقية جنيف ، نظام حق المرور البرئ الغير قابل للتوقف ، لم يعد يضمن لها حرية التحليق ولا حرية مرور الغواصات النووية المزودة بصواريخ استراتيجية تحت الماء ، وذلك لأن التقدم العلمي الرهيب فى مجال سباق التسليح أثبت أن هذه الأمور هامة جدا لحماية مصالح الدول البحرية الكبرى ([1]) ومن جهة أخرى أثبت التطبيق العملي لأحكام اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة وبعد إقرار الكثير من الدول مسافة الـ ١٢ ميل كإمتداد للبحار الإقليمية للدول المطلة على المضايق المستخدمة فى الملاحة الدولية أن استبعدت ممرات بحرية كثيرة كانت تخضع للنظام القانوني لأعالى البحار ، وأصبحت تخضع بموجب تحديد مسافة الـ ١٢ ميل لنظام المرور البرئ الخاص بالوضع فى المضايق التي تستخدم فى الملاحة الدولية المنصوص عليها فى الاتفاقية وكان نتيجة لكل الظروف والملابسات التي أحاطت بتطبيق اتفاقية البحر الإقليمي (المادة ٤/١٤) أن تقدمت الولايات المتحدة عام ١٩٧١([2]) والاتحاد السوفيتي عام ١٩٧٢([3]) بإقتراحات تكاد تكون متطابقة

---

[1]) راجع: Treves op. cit, p. 784.

[2]) راجع الاقتراح الامريكى فى : N.DOC.A/Ac.138 /Sc.11/L.4, Du 30 Juilet,1971.

[3])) راجع الاقتراح السوفيتى فى: U.N.DOC.A/Ac.138 /Sc.11/L.4, Du 30 Juilet,1972.

إلى لجنة الاستخدام ات السلمية لقاع البحار ، لتعديل نص اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي وبخاصة المادة ١٤ منها والعمل على إعطاء الحرية الكاملة للسفن والطائرات للمرور أو التحليق فى المضايق المستخدمة فى الملاحة الدولية دون تدخل من قبل الدولة المشاطئة للمضيق ، وعلى الجانب الآخر كان موقف الدول المشاطئة للمضايق المستخدمة فى الملاحة الدولية أكثر تشددا من موقف الدول البحرية الكبرى وعلى رأس هذه الدول الساحلية أسبانيا([1]) والمغرب واليمن وعمان ([2])، حيث تقدمت هذه الدول بإقتراحات إلى اللجنة تؤكد فيها أن وجهة نظر الدول البحرية العظمى تنطوي على قدر كبير من التهديد والإنتهاك لسيادتها على المضايق المجاورة لشواطئها والمقررة بموجب نص المادة ١٤ من اتفاقية البحر الإقليمي ، ودعت هذه الدول إلى ضرورة التمسك بمبدأ حق المرور البرئ الغر قابل للتوقف وبدون تحليق للطائرات الأجنبية عبر هذه المضايق وفي محاولة للتوفيق بين هذين الاتجاهين المتشددين لكل من الدول البحرية العظمى والدولة الساحلية تقدمت إيطاليا باقتراح عام١٩٧٣ ([3]) يتضمن إطلاق حرية العبور والتحليق فوق المضايق ذات الأهمية الاستراتيجية الخاصة مع الاحتفاظ بحق المرور البرئ الغير قابل للتوقف بالنسبة للمضايق الأقل أهمية ، وهي المضايق التي يقل عرضها عن ٦ أميال والتي تغمر شواطئ نفس الدولة المشاطئة له ، ولقد أسفرت

---

[1]) تعرف على موقف أسبانيا والمغرب فى: U.N.DOC.A/CONF.62/C.2/L.6.

[2]) راجع اقتراح اليمن وعمان فى : U.N.DOC.A/CONF.62/C.2/L11.

- وللزيادة فى التفاصيل راجع أيضا

U.N.DOC.A/CONF.62/C.2/L.19. U.N.DOC.A/CONF.62/C.2/L.20:

- وللزيادة فى التفاصيل حول مدى التفرقة بين مضمون فكرتى حق المرور العابر وحق المرور البرئ راجع: أ.د/ محمد طلعت الغنيمى (قانون السلام-القانون الدولى العام أو قانون الامم المتحدة فى زمن السلم)المرجع السابق ص٧٤٩.

[3]) راجع .U.N.DOC.A/AC.138/SC.11du Aout 1973

الاقتراحات المقدمة إلى اللجنة والتي تحولت بالطبع للدراسة أثناء دورات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار ، إلى التوصل لفكرة تعتبر حلا وسطا بين مبدأ حرية الملاحة كما هو فى أعالى البحار ، وبين حق المرور البرئ الغير قابل للتوقف ، أطلق المؤتمر على هذه الفكرة المرور العابر وتعني حق العبور والتحليق فى المضايق المستخدمة للملاحة الدولية من جزء من أعالى البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالى البحار ومنطقة اقتصادية خالصة .

ولقد جاءت القواعد والأحكام فى الجزء الثالث من الاتفاقية ، التي تتناول القواعد والأحكام التي تنظم استخدام هذا الحق([1])، بمحاولة التوفيق بين مصالح الدول العسكرية الكبرى على الأخص ، فيما يتعلق بحق التحليق للطائرات وحق مرور الغواصات النووية المزودة بصواريخ استراتيجية تحت الماء ، مع إعطاء الدولة الساحلية المشاطئة للمضيق سلطات واختصاصات فيما يتعلق بأمن الملاحة وحماية البيئة البحرية ضد التلوث ، ولذلك يصدقنا القول إذا قلنا أن المرور العابر فكرة استحدثتها الاتفاقية الجديدة ولكن هل حق المرور العابر له أساس فى القانون الدولي العرفي حتى يمكن التمسك به فى مواجهة الدول الأطراف قبل بدء سريان الاتفاقية ، أو يمكن الاحتجاج بهذا الحق فى مواجهة الدول التي ليست طرفا فى الاتفاقية .

يذهب جانب كبير من فقهاء القانون الدولي– وعلى رأسهم الإيطالي ترفز – إلى أن حق المرور العابر يجد له أساسا ثابتا وقديما فى القانون الدولي العرفي حتى فى مرحلة ما قبل اتفاقيات جنيف عام ١٩٥٨([2]).

فلقد كان القانون الدولي العرفي قبل اتفاقية جنيف ينص على حرية حركة السفن والطائرات الأجنبية عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية ويؤكدون

---

[1]) راجع المواد من ٣٧ إلى ٤٤ من الاتفاقية

[2]) Treves ,op. cit, p.805.

وجهة نظرهم بأنه مما يؤكد على وجود هذا الحق من قبل اتفاقية جنيف أنــه وجد له أساس فى الاتفاقيات الدولية الثنائية التي أبرمت فى مرحلة مــا قبــل اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار ، مثال ذلك المعاهدة التي أبرمــت فى سيدني فى استراليا فى ١٨/١٢/١٩٨٧ بين استراليا وغينيا الجديــدة (١) والمتعلقة بالسيادة والحدود البحرية فى المنطقة الواقعة بين البلدين ، عنــدما نصت المادة السابعة منها على تحديد النظام القانوني للعبور فى مضيق تورس بالنسبة للسفن والتحليق للطائرات الأجنبية تحديدا يماثل إلى حــد كبيــر بــل ويتطابق مع نظام المرور العابر(٢).

ويترتب على ذلك إمكان الاحتجاج بحق المرور العابر فى مواجهة الــدول الأطراف فى الاتفاقية الجديدة حتى قبل بدء سريانها ، وكذلك الاحتجاج بها فى مواجهة الدول التي ليست أطرافا فى الاتفاقية باعتبار ه من القانون الــدولي العرفي الذى أقره العرف المتبادل بين الدول (٣).

المطلب الثانى

مضمون المرور العابر ونطاق تطبيقه والنظام القانوني للمضايق العربية

جاءت المادة ٣٨ من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار بتحديد دقيق لمعنــى المرور العابر ، كما نصت المادة ٣٧ منها أيضا على نطاق تطبيقه وللوقــوف

---

[1]) Ryan& White ," The Torres Strait Treaty", Australian Year book of International Law,vol7, 1979,pp.87- 113.

[2]) International Legel Materials,vol-18,1979,p.291.

وللزيادة فى التفاصيل راجع أيضاً:

Lee(U),The Law of The sea Convention and Third States ,A.J.I.L, vol,77, 1983 , pp.541-558.

[3]) حول موضوع المرور العابر والقانون الدولى العرفى راجع أيضاً الوثائق:

U.N.DOC.A/CONF.62/PV.186.
U.N.DOC.A/CONF.62/L.132 DE 1982.
U.N.DOC.A/CONF.62/WS.12 de 1980.

على الأحكام التي أقرتها الاتفاقية فى الفرع الثالث ، فإننا سوف نتعرض فـــى بحثنا لمضمون هذه الأحكام من خلال الموضوعات الآتية :

أولا : **تعريف المرور العابر .**

ثانيا : **نطاق تطبيق حق المرور العابر .**

ثالثا : **النظام القانوني للمضايق العربية .**

وسوف نتناول كل من هذه الموضوعات بقدر من الإيجاز

أولا : تعريف المرور العابر:

عرفت المادة ٢/٣٨ من الاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٣ حق المرور العابر حيث جاء نصها وفقا لما يلي : " المرور العابر هو أن تمارس وفقا لهذا الجزء حرية الملاحة والتحليق لغرض وحيد وهو العبور المتواصل السريع فى المضيق بين جزء من أعالى البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالى البحار أو منطقة اقتصادية خالصة ، غير أن تطلـب تواصـل العبـور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلـى دولـة مشـاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها ، مع مراعاة شروط الدخول إلـى تلـك الدولة " ويتضح من هذا النص انه يضع تحديا لمفهوم المرور العابر ويضـع الضوابط المعنية لممارسة هذا الحق الذى يختلف عن المرور البرئ من حيث أن المرور العابر يتجاوز المرور البرئ فى تقرير حق الطائرات الأجنبية فـى التحليق ([1]) عبر المضيق وحق الغواصات فى العبور تحت الماء غير مقيـدة بما أوردته اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي من حيث تطلب عبور الغواصات طافية رافعة علمها فى حالة المرور البرئ ، ويلاحظ أيضا على نص المـادة ٢/٣٨ من الاتفاقية أن أهم السمات التي تميز المرور العابر هو عدم السماح للسـفن

[1]) نصت المادة ١/٣٨ من الاتفاقية على أن تتمتع جميع السفن والطائرات فى المضايق المشار إليها فى المـادة ٣٧ بحق المرور العابر الذى لا يجوز أن يعاق .

أو الغواصات بالتوقف أم الرسو لأي سبب من الأسباب اللهم إذا كـان الأمـر يتعلق بدخول تلك السفن أو هذه الغواصات للدول المضايقية أو العودة منها مع مراعاة شروط دخول تلك الدولة (١).أما فيما يتعلق بمضمون حـق المـرور الأرخبيلي ، فقد نصت المادة ٥/٥٣ مـن الاتفاقيـة علـى تعريـف المـرور الأرخبيلي يكاد يتطابق تماما مع تعريف حق المرور العابر (٢).

والفارق الوحيد الواجب الإشارة إليه هو أن المادة ٣/٥٣ تنص علـى أن تمارس حقوق الملاحة والتحليق دون عائق بينما المادة ٢/٣٨ من الاتفاقيـة نصت على أن تمارس وفقا لهذا الجزء حرية الملاحة والتطبيق ، وهـذا فـي الواقع هو فارق فى الصياغة ليس له مضمون جوهري ولذلك يبدو لنا بأنـه غير ذات أهمية أو قيمة تذكر لأن الصياغتين تستخدمان غالبا للتعبير عن نفس المفهوم[3] .

---

[1]) جاء نص المادة ٥/٥٣ من الإتفاقية مطابقا تقريبا لنص المادة ٢/٣٨ ، حيث جاء نص المادة ٣/٥٣ على أن " المرور فى الممرات الأرخبيلية هو أن تمارس وفقا لهذه الاتفاقية حقوق الملاحة والتحليق بالطريقة العاديـة ، لغرض وحيد هو المرور العابر المتواصل والسريع غير المعاق بين جزء مـن أعـإلى البحـار أو منطقـة اقتصادية خالصة وبين جزء من أعإلى البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء آخر من أعإلى البحـار أو منطقة اقتصادية خالصة " .

[2]) راجع: Treves , op . cit, p. 796.

[3]) Haibronner (V),"Freedom of air and The convention on the law of the sea", A.J.I.L.vol,77,1983,pp.490-520.

وللزيادة فى التفاصيل راجع:

أ.د/ صلاح عامر المرجع السابق ، ص ١٦١ .

أ.د/ إبراهيم العنانى المرجع السابق ص ١٧٩.

حول نفس الموضوع راجع الوثائق الاتية:

U.N.DOC.A/CONF.62/L.136.
U.N.DOC.A/CONF.62/WS/12.
U.N.DOC.A/CONF.62/SR/176.

ثانيا : نطاق تطبيق المرور العابر :

نصت المادة ٣٧ من الاتفاقية الجديدة على ما يلي : " ينطبق هذا الفرع على المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالى البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالى البحار أو منطقة اقتصادية خالصة " ويلاحظ على هذا النص أنه يتناول تحديد المضايق التي ينطبق عليها حق المرور العابر ، وحددها بأنها المضايق التي تستخدم فى الملاحة الدولية بين جزء من أعالى البحارأو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالى البحار أو منطقة اقتصادية خالصة ، ويخرج من هذا النطاق بعض المضايق التي نصت عليها المادة (١/٣٨) من الاتفاقية وهي المضيق المشكل بجزيرة تابعة للدولة المشاطئة للمضيق وبين الرقعة الأرضية الرئيسية لهذه الدولة([1])، وكان موجودا فى اتجاه البحر من الجزيرة بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيروغرافية .

ويلاحظ أن نص المادة ٣٧ من الاتفاقية الجديدة قد تأثر إلى حد كبير بالأحكام الموجودة فى اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي من حيث تعديدها للمضايق التي تسري عليها نظام المرور البرئ الغير قابل للتوقف ، بأن تكون مستخدمة فى الملاحة الدولية وأن تخدم فعلا الملاحة حتى ولو كانت طرق المرور هذه ليست ذات أهمية كبرى كما جاء بحكم محكمة العدل الدولية فى موضوع مضيق كورفر ولا يكفي هنا أن يكون استعمال المضيق فى الملاحة الدولية احتماليا وتتمتع جميع السفن والطائرات بحق العبور والتحليق وفقا لنظاما لمرور العابر ، وذلك وفقا لنص المادة ١/٣٨ نم الاتفاقية والذى يفهم منه أن جميع السفن والطائرات دون أي تمييز سواء أكانت تجارية أو غير تجارية أو

---

[1]) راجع نص المادة ٣٨/١ من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢.

حربية أو سفنا تحمل أسلحة استراتيجية أو مواد خطرة ، تتمتع بحق المرور العابر وفقا للأحكام المنظمة لإستعمال هذا الحق والواردة فى الاتفاقية ([1])

ثالثا: النظام القانوني للمضايق العربية فيما يتعلق بحق المرور العابر :

اختلفت الدول العربية بالنسبة للنظام القانوني للمضايق الدولية باختلاف ما إذا كانت دولا مشاطئة لهذه المضايق أو دولا مستعملة لها ، بين دول تنـــادي بالمرور البرئ وهي الدول الأولى ، وأخرى تنادي بحرية المرور ، أو المرور العابر وهي الدول الثانية ، غير أنها اتفقت جميعها فى النهاية على أن مضايق جبل طارق وهرمز وباب المندب ، يطبق عليها نظام المضايق الدوليـــة التـــي ينطبق عليها نظام المرور العابر ، بينما مضيق تيران لا يخضع لهذا النظـــام ([2]).

---

[1]) راجع أ.د / مفيد شهاب ، " قانون البحار الجديد والمصالح العربية " المرجع السابق ، ص ١٠٢.

[2]) إذا كانت المضايق العربية الثلاث / جبل طارق وهرمز وباب المندب لم تثر الدول العربية المشـــاطئة لهـــا اشكالات تذكر بالنسبة لها ، واستقر الرأي على اعتبار ها جميعا ممرات مائية طبيعية مستخدمة عادة للملاحة الدولية ينطبق عليها نظام المرور العابر وفقا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار ، فإن الأمـــر يختلف تماما بالنسبة لمضيق تيران ، وذلك نظرا لوجود فتحة صغيرة لإسرائيل على خليج العقبة ولقـــد كـــان للدول العربية المطلة على المضيق وجهة نظر تتمثل فى أن المضيق يقع بكاملة فى المياه الإقليمية المصـــرية ويخضع لنظام هذه المياه دون نظام المضايق الدولية كما أن الخليج يعتبر مياها داخلية تطبق عليـــه الســـيادة الكاملة للدول المشاطئة ، وهي مصر والسعودية والأردن دون إسرائيل لأن وجودها غيـــر شـــرعي نظـــرا لإحتلالها المنطقة الشاطئية ، التي تطل بواسطتها على الخليج بعد الهدنة العربية الإسرائيلية التي دخلت حيـــز التنفيذ فى تاريخ ١٨ /١٩٤٨/٧ واتفاقية الهدنة الإسرائيلية المصرية بتاريخ ١٩٤٩/٢/٢٤ ولوجـــود الـــدول العربية فى حالة حرب معها ، بينما ترى= = إسرائيل أن مضيق تيران ينطبق عليه تعريف المضايق الدولية فهو يربط بين منطقتين من بحر عالى أو بحر عالى ومياه اقليمية ، وهو مستعمل للملاحة الدوليـــة ، ولـــذلك ترى بأنه مشمول بالمرور البرئ الذى لا يمكن توقيفه طبقا لما قضت به محكمة العدل الدوليـــة فـــى قضـــية مضيق كورفر سنة ١٩٤٩ وما قضت بها الفقرة الرابعة من المادة السادسة عشر من اتفاقيـــة جنيـــف ســـنة ١٩٥٨ حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة ، بل وحرية المرور بمضيق تيران طبق ما قضت بها توصية الأمم المتحدة رقم ٢٤٢ فى ١٩٦٧/١١/٢٢ ، وقد أيدت إسرائيل فى وجهة نظرها الولايات المتحدة الأمريكية بقرار أعلنه الرئيس جونسون فى ١٩٦٧/٥/٢٤ أورد فيه أن بلاده تعتبر خليج العقبة ممرا مائيا دوليا ، ولقـــد جاءت الاتفاقية الجديدة بأحكام فى المادة ١/٣٨ يتضح فيها أن مضيق تيران لا يخضع لنظام المرور العـــابر

المطلب الثالث : اختصاصات الدولة الساحلية وسلطاتها فيما يتعلق بمسألة حماية البيئة البحرية من التلوث :

جاءت الاتفاقية الجديدة فى المواد من ٣٩: ٤٤ بأحكام عامة تنظم استعمال حق المرور العابر ، حيث انها ألفت على عابق الدولة الساحلية بإلتزامات تهدف جميعها إلى عدم إنكار حق المرور العابر أو إعاقته ، وفي المقابل أعطتها سلطات واختصاصات تتعلق بحقها فى تعيين الممرات البحرية وتنظيم حركة المرور فى المضيق ، وإصدار قوانين ووضع أنظمة بشأن المرور العابر ، كما أنها جاءت أيضا بإلتزامات تقع على عاتق السفن والطائرات أثناء ممارستها لحق المرور العابر ، تهدف إلى ضمان سلامة وسيادة الدولة الشاطئية والحفاظ على بيئتها البحرية من التلوث (١).

ولعلنا ونحن بصدد دراسة سلطات واختصاصات الدولة الساحلية فى حماية البيئة البحرية ضد التلوث ، فإننا لن نتناول الأحكام المنظمة للمرور العابر بالتفصيل ، بل نركز فى هذا الجانب من الدراسة على مدى السلطات والاختصاصات التي أعطتها الاتفاقية الجديدة للدول المشاطئة للمضايق فى مسائل حماية البيئة البحرية وموقف الفقه الدولي ، ولذلك فإننا نتناول فى هذا الجزء الموضوعات الآتية :

لأن خليج العقبة مغمول كليه على الأقل بالمياه الإقليمية للدول المشاطئة له أن لم تكن المياه الداخلية ومن ثم يكون مضيق تيران بالنسبة لهذه الاتفاقية عندما تدخل حيز التنفيذ خاضعا لنظام المرور البرئ الذى لا يجوز وقفه ، مع عدم الأخذ فى الاعتبار معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية ١٩٧٩ لأن هذه الاتفاقية لا ينطبق عليها نص المادة ٣٥/ج .

– راجع الدكتور إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته .. ، المرجع السابق ، ص ٤٣٥ ، ص ٤٩٩.

– وحول النظام القانوني للمضايق العربية راجع : أ.د/ عائشة راتب " قضية خليج العقبة ومضيق تيران " المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد ٢٣ ، ١٩٧٦ ص ٤٩.

– أ.د / محمد حافظ غانم " القانون الدولي العام " المرجع السابق ، ص ٧٢.

[1]) لدراسة الأحكام المنظمة لالتزامات الدولة الساحلية وحقوقها ، والتزامات الطائرات والسفن وحقوقها أثناء ممارسة حق المرور العابر راجع : أ.د/ إبراهيم العناني ، المرجع السابق ، ص ١٨٢–١٨٧ .

أولا : سلطات الدولة الساحلية واختصاصاتها باعتماد القوانين والأنظمة لضمان سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية .

ثانيا : مدى اختصاص الدولة الساحلية فى فرض العقوبات على السفن لخرق القوانين والأنظمة البيئية .

وسوف نتعرض لكل من هذين الموضوعين بقدر من التفصيل

<u>أولا : سلطات الدولة الساحلية واختصاصاتها باعتماد القوانين والأنظمة لضمان سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية :</u>

خولت الاتفاقية الجديدة لقانون البحار وفقا لنص المادة ٤٢ منها الدولة الساحلية بالاختصاص فى أن تصدر من القوانين وتعتمد من الأنظمة واللوائح المتعلقة بنظام المرور العابر ، ما يضمن سلامة الملاحة عبر المضيق والمحافظة على بيئتها البحرية ضد التلوث ، بمعنى آخر يمكن القول بأن للدولة الساحلية سلطة اعتماد قوانين وأنظمة قد تؤدي إلى مكافحة تلوث البيئة البحرية بصورة غير مباشرة

(القوانين واللوائح المتعلقة بحماية البيئة البحرية ضد التلوث) .

أ- سلطة الدولة الساحلية باعتماد القوانين والأنظمة لتنظيم حركة المرور البحري وضمان سلامة الملاحة

في إطار الاتفاقية الجديدة يجوز للدولة المضايق ية والدولة الأرخبيلية أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر ، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها : سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري وفقا لنص المادة ٤١ من الاتفاقية .

ولقد جاءت المادة ٤١ من الاتفاقية لتقرر حق الدولة الساحلية فى أن تعين للمولاحة فى المضايق ممرات ملاحية ، وأن تقرر من النظم ما يكفل تقسيم حركة المرور حيثما يكون ذلك لازما لتعزيز سلامة العبور عبر المضيق

ووضعت الضوابط والحدود لممارسة هذه السلطة من جانب الدولة الساحلية حيث نصت :

" ١- للدول المشاطئة طبقا لهذا الجزء أن أن تعين بالملاحة فى المضايق ممرات بحرية وأن تقرر نظما لتقسيم حركة المرور حين يكون ذلك لازما لتعزيز سلامة مرور السفن.

٢- ولهذه الدول أن تحل ، عندما تقتضي الظروف ذلك ، وبعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب ، ممرات بحرية أخرى ونظما أخرى لتقسيم حركة المرور محل أي من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور التي كانت قد عينتها أو أقرتها من قبل .

٣- تتطابق هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة عموما .

٤- تحيل الدولة المشاطئة للمضايق ، قبل تعيين الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور إلا ما يتم الإتفاق عليه مع الدول المشاطئة للمضايق ، ويجوز لهذه الدول بعد ذلك أن تعينها أو تقررها أو تستبدلها .

٥- حين يتعلق الأمر بمضيق تقترح فيها ممرات بحرية أو نظم لتقسيم ، حركة المرور خلال مياه دولتين أو أكثر من الدول المشاطئة لذلك المضيق ، تتعاون الدول المعنية فى صياغة المقترحات أو تقررها مع المنظمة الدولية المختصة .

٦- تبين الدول المشاطئة للمضايق بوضوح جميع الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها فى خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب .

٧- تحترم السفن المارة مرورا ما ينطبق من الممرات البحرية ومن نظم تقسيم حركة المرور المقررة وفقا لهذه المادة " .

يلاحظ على النص السابق أن الاتفاقية خولت الدولة الساحلية اعتماد القوانين والأنظمة التي تهدف إلى ضمان سلامة الملاحة على أن يكون ذلك بالتنسيق مع المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية (أمكو) ([1]) .
وتجدر الإشارة إلى أن نص المادة ٥٣ من الاتفاقية والخاصة بطرق المرور فى الأخرخبيلات جاءت بأحكام بشأن تقسيم حركة المرور مماثلة لأحكام نص المادة ٤١ السابق الإشارة إليها وخاصة فيما يتعلق بدور المنظمة الإستشارية الحكومية للملاحة البحرية (أمكو) .
وهذه الإجراءات من وجهة نظرنا على الرغم من أنها تهدف بشكل مباشر لضمان سلامة الملاحة البحرية إلا أنها يمكن أن تؤدي بطريقة غير مباشرة للمحافظة على البيئة البحرية من التلوث فلاشك أن وجود مثل هذه القوانين والأنظمة يتيح للسفن أن تمر عبر المضيق فى سلام وآمان ، وغياب هذا التدخل من جانب الدولة الساحلية قد يؤدي إلى تعرض السفن إلى متاعب يمكن أن يترتب عليها ضررا جسيما للبيئة البحرية ، كأن يحصل لها حادث ملاحي يتسبب فى تسرب الزيت والشحنات الخطرة ، وقد يؤدي هذا الحادث الناجم عن عدم تحديد طرق المرور إلى تعرض السفينة لخطر الجنوح أو الغرق([2])، وتجدر الإشارة إلى أن سلطة الدولة الشاطئية فى اعتماد القوانين واللوائح التي تهدف إلى سلامة الملاحة وتنظيم طرق المرور البحري كما هو وارد فى نص المادة ٤١ من الاتفاقية يقتصر على المرور العابر للسفن ، وهذا يعني أن الدولة الساحلية ليس لها سلطة وضع القوانين والأنظمة التي تهدف إلى تحديد

---

[1]) راجع .Treves , op, cit, p. 801

[2]) هناك بعض المضايق الدولية ذات الأهمية الاستراتيجية الخاصة وتعتبر ممرا هاما لأعداد كبيرة جدا من ناقلات الزيت العملاقة ومرور القوات البحرية العسكرية للدول الكبرى ، وقد تكون هذه المضايق ضحلة ، أو عدم قيام الدولة الساحلية باعتماد القوانين والأنظمة التي تهدف إلى سلامة الملاحة قد يؤدي إلى حدوث كوارث كبيرة جدا ولعل مضايق Malacca بسنغافورة هرمز بالخليج العربي هما أكبر مثال على ذلك .

ممرات جوية للطائرات ، ولقد أحاطت الاتفاقية سلطة الدولة الساحلية باعتماد القوانين واللوائح المتعلقة بسلامة الملاحة بالكثير من الضـوابط ([1]) تهـدف جميعها إلى تنظيم استعمال الدولة الساحلية لهذا الحق المخول لها وهي :

١- يجب أن تتطابق القوانين والأنظمة الموضوعة بمعرفة الدولة المشـاطئة للمضيق مع الأنظمة الدولية المقبولة عموما ، وأن تتعاون هذه الدول فى صياغة هذه القوانين والأنظمة مع المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية (أمكو)

٢- تبين الدولة المشاطئة للمضايق بوضوح جميع الممرات البحريـة ونظـم تقسيم حركة المرور البحري التي تعينها أو تقررها فى خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب.

٣- ترسل الدولة الساحلية هذه القوانين والنظم إلـى المنظمـة الاستشـارية الحكومية للملاحة البحرية (امكو) لاعتمادها ولا تسري إلا بعد اعتمادهـا من المنظمة .

٤- لا تميز هذه القوانين والأنظمة قانونا أو فعلا بين السـفن الأجنبيـة ' ولا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المـرور العـابر أو اعاقتـه أو الاخلال به .

٥- يجب أن تعلن الدولة المشاطئة الإعلان الواجب عن هذه القوانين والأنظمة ([2]).

---

[1]) Hailbronner op. cit, pp. 494-496.

[2]) راجع الأستاذ الدكتور / صلاح عامر ، المرجع السابق ، ص ١٦٣.

راجع أيضا الأستاذ الدكتور محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص ٧٥٤.

وللزيادة فى التفاصيل حول نفس الموضوع راجع الوثائق:

U.N.DOC.A/CONF.62/L.136.
U.N.DOC.A/CONF.62/WS/12 OP.CIT.
U.N.DOC.A/CONF.62/SR/176.

ب- القوانين والأنظمة بشأن منع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه :

أعطت المادة ٤٢ من الاتفاقية فى فقرتها الأولى الحق للدولة المشاطئة للمضايق فى أن تصدر من القوانين وتعتمد من الأنظمة التي تتعلق بالمرور العابر ، ما يضمن المحافظة على البيئة البحرية ، ووضعت الضوابط الملائمة لممارسة الدولة الساحلية لهذا الحق ، حيث نصت :

"١- رهنا بمراعاة أحكام هذا الفرع يجوز للدول المشاطئة أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر فى المضايق ، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها .

- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري كما هو منصوص عليه فى المادة ٤١
- منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بأعمال الأنظمة المنطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيراه من المواد المؤذية فى المضيق .
- فيما يتعلق بسفن الصيد ، منع الصيد بما فى ذلك تطلب وسق أدوات الصيد .
- تحميل أو إنزال أي سلعة أو عمله أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة .

٢- لا تميز هذه القوانين والأنظمة ، قانونا وفعلا ، بين السفن الأجنبية ، ولا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر كما تم تعريفه فى هذا الفرع أو إعاقته أو الإخلال به .

٣- تعلن الدولة المشاطئة للمضايق الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة.

٤- تمتثل السفن الأجنبية لهذه القوانين والأنظمة عند ممارستها حق المرور العابر.

٥- عند تصرف سفينة أوطائرة تتمتع بالحصانة السيادية على نحـو يخـالف هذه القوانين والأنظمة أو غيرها من أحكام هذا الجزء تتحمل دولـة علـم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة المسئولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطئة للمضايق نتيجة لذلك . "

ويلاحظ على نص المادة ١/٤٢ (بند ب) وهو المتعلق بهذا الجانب عـن الدراسة ، أن اختصاص الدولة الساحلية فى مسألة حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن أثناء استعمالها لحق المرور العابر هو اختصـاص محدود ، ولا يتفق من وجهة نظرنا مع التطور العلمي والتقني الرهيب الـذى تجلى فى تطور صناعة ناقلات الزيت العملاقة التي وصلت حمولة البعض منها إلى أكثر من نصف مليون طن ، وكذلك السفن والغواصات التي تدار بالطاقـة النووية وتحمل أسلحة استراتيجية ، فالاتفاقية لم تعطـي للدولـة المشـاطئة للمضيق سوى اختصاص فى تنفيذ القوانين والأنظمة الدولية المطبقة بشـأن تصريف الزيت وفضلاته وغيره من المواد المؤذية الأخرى ، ومن هنا يمكـن القول بأن الدولة المشاطئة مقيدة بأعمال الأنظمـة المنطبقـة والموضـوعة بمعرفة المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية ، وكـان الأجـدر أن تستبدل لفظ (المنطبقة) بتعبير (المقبولة عادة) حق يتثنى للدولة الساحلية وضع القواعد والقوانين بطريقة موضوعية تطبق على كافة المصادر التي قد تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية نتيجة مرور هذه السفن ([1]).

وكان وفد أسبانيا فى ١٣ إبريل سنة ١٩٨٢ قدم اختراعا للمؤتمر الثالـث فى دورته الأخيرة يتضمن ضرورة تعديل صياغة البند /ب من الفقرة الأولـى من المادة ٤٢ ، لأن الصياغة الحالية من وجهة نظر الوفد الأسـباني يمكـن تفسيرها على أنها تقيد من سلطة الدولة الساحلية فى اتخاذ مـا يلـزم مـن

---

[1]) راجع تعليق ثرفز على نص البند (ب) من الفقرة الأولى من المادة ٤٢ من اتفاقية قانون البحار عـام ١٩٨٢ في، Treves, op. cit p. 800.

إجراءات لحماية البيئة البحرية ضد التلوث ([1]) . ولكن الاتفاقيــة لــم تكتــف بالتقيد السابق من سلطة الدولة الساحلية فى موضوع حماية البيئة البحريــة، بل جاءت بضوابط عديدة تنظم استعمال الدولة المشاطئة للمضــايق للحقــوق المخولة لها بموجب الاتفاقية ، تهدف جميعها إلى تحقيــق مصــلحة الســفن والطائرات التي تستخدم المضيق على حساب اختصاصات الدولة الساحلية فى ممارسة حقوقها السيادية على هذه المضايق ، وتتمثل هذه القيود والضــوابط وفقا لنص المادة ٤٢ من الاتفاقية فيما يلي :

- *" لا يجب أن تؤدي القوانين والأنظمة بشأن المرور العابر إلى تفرقة مــن الناحية القانونية أو من الناحية الواقعية بين السفن الأجنبية ، بل تطبــق على جميع السفن دون تمييز بسبب جنسيتها أو بسبب طبيعتها أو حمولتها ".*

ويتضح من ذلك إمكان مرور السفن التي تحمل مواد شديدة الخطــورة وكذلك الغواصات التي تدار بالطاقة الذرية وتحمل أسلحة استراتيجية فــى غاية الخطورة دون أي رقابة أو تدخل من قبل الدولة المشاطئة للمضيق ، وهذا قد يمثل خطرا كبيرا للبيئة البحرية فى بعض الأحيان .

- لا يجب أن يكون الأثر العملي لتطبيق هذه القوانين والأنظمة هو إنكار حق المرور العابر كما تم تعريفه فى المادة ٢/٢٨ أو اعاقته أو الأخــلال بــه وتعلن الدولة الساحلية المطلة على المضيق الإعلان الواجب عــن جميــع القوانين والأنظمة التي تعتمدها لضمان سلامة الملاحة والحفاظ على البيئة البحرية فى المضيق ، ويكون ذلك بالتعاون مع المنظمة الدولية المختصة (امكو).

---

[1]) ونظرا لوجاهة الإقتراح الأسباني فقد وافق عليه ٦ صوت مقابل ٢٩ صوت ، ولكن المؤتمر لم يأخذ به بحجة عدم حصوله على موافقة ثلثي الأعضاء .

- راجع الوثيقة U.N. Doc, A/ CONF 62/SR. 176.

- يجب أن تقتصر سلطة الدولة المشاطئة للمضيق فـــى اعتمـــاد القـــوانين والأنظمة بمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه ، بإعمال الأنظمة الدوليـــة المنطبقة يما يتعلق بتصريف الزبت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المضرة .

ومن الملاحظ أن القيود السابقة جميعها كما ذكرنا تحـــد مـــن اختصـــاص الدولة الساحلية فى مجال حماية البيئة ضد التلوث ، حيث كانت الدول البحرية الكبرى تخشى من إعطاء المزيد من الاختصاصات للدولة المشاطئة تؤدي إلى تقييد حرية الملاحة والعبور عبر هذه المضايق ، وهي الدول التي كانت تسعى لإقرار هذا النظام لخدمة مصالحها .

ثانيا : مدى اختصاص الدولة الساحلية في فرض العقوبات على السفن لخرق القوانين والأنظمة البيئية :

ونحن بصدد التعرض لمسألة مدى اختصاص الدولة المشاطئة للمضايق فى فرض العقوبات واتخاذ ما يلزم من الإجراءات ضد الســـفن لخـــرق القـــوانين والأنظمة البيئية، يراودنا فى البداية سؤال هام هو : ما هي الطبيعة القانونية لحق المرور العابر ؟ وما هو النظام القانوني للمياه التي تشكل منها المضايق المنطبق عليها حق المرور العابر؟.

وللإجابة على السؤال الأول والمتعلق بالطبيعة القانونية لحـــق المـــرور العابر[1]

يمكن القول بأنها نفس الطبيعة القانونية لحق المرور البرئ على الرغم من أن مضمون كل منها يختلف عن الآخر [1].

---

[1]) حول موضوع النظام القانونى لحق المرور العابر والمياه العلوية التى تشكل منها المضايق المنطبـــق عليهـــا المرور العابر راجع:

Lablousse(H)," Les detroits dans la convention in perspectives,"in Droit de la Mer aL'issue de la 3eme conference des Nations Unies,Journees de Rouen de la societe francaise pour le Droit International ,Paris,Pedone, 1984,pp.100-116.

ولقد أجابت المادة ٣٤ من الاتفاقية الجديدة على الشق الثاني من السؤال حيث نصت على أنه :

" ١ – لا يمس نظام المرور خلال المضايق المستخدمة للملاحة الدولية المقررة فى هذا الجزء نواحي أخرى ، النظام القانوني للمياه التي تشكل منها هذه المضايق ولا ممارسة الدول المشاطئة للمضايق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه .

٢ – تمارس الدول المشاطئة للمضايق سيادتها وولايتها رهنا بمراعاة هذا الجزء وقواعد القانون الدولي الأخرى " .

وباستعراض النص السابق وما سبق من نصوص يتضح أنه من البديهي أن الأحكام التي جاءت بها الاتفاقية فى الجزء الثالث (المواد ٣٤إلى ٤٤) وفي الجزء الرابع الخاص بالمرور الأرخبيلي (المواد ٤٦ إلى ٥٤) تسري فى وقت السلم ، ومن ثم فإن حالة الحرب تخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية .

هذا عن طبيعة حق الدولة على المياه التي تشكل مضايق مستخدمه للملاحة الدولية، أما بخصوص مدى سلطات الدولة الساحلية فى فرض العقوبات واتخاذ الإجراءات ضد السفن المخالفة للقوانين والأنظمة المعتمدة بشأن حماية البيئة البحرية ، فقد أجابت عليها المادة ٢٣٣ من الجزء الثاني عشر من الاتفاقية حيث نصت على أنه :" ليس فى هذا الفرع ٥-٦-٧ ما يمس النظام القانوني للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية ، على أنه إذا انتهكت سفينة أجنبية من غير السفن المشار إليها فى الفرع ١٠ القوانين والأنظمة المشار إليها فى الفقرتين (أ)، (ب) من الفقرة الأولى من المادة ٤٢

---

[1] راجع: oh (K,)"Straits in International Navigation", London, 1982,p.161

للزيادة فى التفاصيل راجع:

Maduro," Passage Through International Straits", the Prospects Emerging from the Third United Nations Conference on the Law of sea ,Journal,Maritime Commercal and Law, vol.12,1980,pp.65-95.

مسببه بذلك ضررا جسيما للبيئة البحرية فى المضايق أو مهددة بإلحاق هـذا الضرر ، جاز للدول المشاطئة للمضايق أن تتخذ تدابير تنفيذ مناسبة، وعليها فى هذه الحالة ، أن تحترم أحكام هذا الفرع مع مراعاة ما قد يقتضيه اختلاف الحال ".

ويلاحظ على النص السابق أن الاتفاقية خولت الدولة المشاطئة للمضـايق الاختصاص فى اتخاذ التدابير التنفيذية المناسبة فى حالة خرق سفينة أجنبيـة للقوانين والأنظمة المتعلقة بسلامة الملاحة المحفاظ على البيئة البحرية ضـد التلوث ، فاكتفت بصياغة المادة بلفظ (تدابير تنفيذ مناسبة) دون أن تحدد لنا طبيعة ومدى ومضمون هذه التدابير ، كما هو الحال فى المـادة ١/٢٥ التـي تحدد الإجراءات والتدابير التنفيذية التي يمكن للدولة الساحلية اتخاذها لمنع أي مرور غير برئ ، بل إنها لم توضح لنا متى يكون المرور غير عابر كما فـي نص المادة ١٩ التي توضح معنى المرور البرئ ومتى يكون المرور غير برئ ، اللهم ما أوردته نص المادة ٣/٣٨ والتي نصت على أن يبقى أي نشـاط لا يكون ممارسة لحق المرور العابر كما جاء بنفس المادة ، فـي أي مضـيق ، خاضعا لما فى هذه الاتفاقية من أحكام أخرى مطبقة ، وإزاء هذا القصور فى صياغة المادة ٢٣٣ من الاتفاقية اختلف الفقه الدولي فى تحديد مدى سـلطة الدولة الساحلية فى فرض العقوبات على السفن المخالفة وماهيـة التـدابير التنفيذية التي خولت المادة السابقة للدولة الساحلية إقرارها .

الاتجاه الأول : يذهب إلى أن للدولة الساحلية الحـق فـي التـدخل لفـرض العقوبات واتخاذ التدابير التنفيذية ضد السفن التي تتسـبب بتصـرفاتها أثناء المرور عبر المضيق فى أضرار بيئية جسـيمة أو تهـدد البيئـة البحرية بهذه الأضرار ، ويستندون فى ذلك إلى نص المادة ٣/٣٨ مـن الاتفاقية وأن تدخل الدولة الساحلية فى هذه الحالة يستند أيضا إلى أنها

صاحبة السيادة فى البحر الإقليمي [1]، وفي تحديد لماهية التدابير التنفيذية المخولة للدولة الشاطئية فى هذه الحالة يذهب أنصار هذا الاتجـاه إلـى القول بأن للدولة الساحلية الحق فى ممارسة سلطات البوليس والتفتيش المادة لإثبات المخالفة المرتكبة والتحقيق فيها . ويسوقون على صـحة رأيهم مثال بسفينة قامت أثناء عبورها للمضيق بالتوقف وإلقـاء مـاء الصابورة ، أو قامت بإغراق فضلات مشعة فى الطريق مما يهدد البيئة البحرية بأخطار بيئية جسيمة ، فإن نشاط السفينة هنا لا يكون ممارسة لحق المرور العابر الذى حددته الاتفاقية فى الفقرتين الأولى والثانية من المادة ٣٨ وهنا يجـوز للدولـة السـاحلية التـدخل وفقـا للسـلطات والاختصاصات التي خولتها لها الاتفاقية باعتبار ها صاحبة سيادة على بحرها الإقليمي أو تتمتع بولاية فى خصوص حماية البيئة البحرية ضـد التلوث المنطقة الاقتصادية الخالصة ، ولا يمكن القول هنا أنها خالفـت نص المادة التي تقضي بعدم اتخاذ اجراءات تهدف إلى انكار حق المرور العابر أو اعاقته أو إيقافه ، لأن الأمر فى هذه الحالات لم يكن هناك أصلا مرور عابر لمنعه أو إيقافه أو إعاقته ، بل أن الأمر يتعلق بنشاط غيـر مشروع .

الاتجاه الثاني : يتفق مع الاتجاه السابق من حيث الاستناد على نص المـادة ٣/٣٨ من الاتفاقية وذلك فى اتخاذ الاجراءات والتدابير التنفيذيـة ضـد السفن التي ترتكب مخالفة بيئية خطيرة أو تهدد البيئة البحريـة بهـده

---

[1] ومن انصار هذا الاتجاه الفقيه الايطالى Treves حيث يذهب فى تفسيره لنص المادة ٢٣٣ من الاتفاقيـة إلـى القول:

"Il nous semble que l'art,233 n'aurait pas de raison d'exister s'il ne Permettait pas des measures d'application des lois et reglements de l'Etat riverain adoptes sur la base des letters a)et b) de l'art 42 partI ,plus poussess quecelles qu'il peut prendre pour les lois est reglements adoptes sur base des letters c) et d)du meme paragraphe".

راجع: Treves,op.cit,p.804.

الأخطار (١) ولكن هذا الاتجاه يدعو إلى عدم فهم المادة ٣/٣٨ خطأ لأن ذلك يؤدي إلى تدخل الدولة الساحلية لإعاقة المرور العابر أو حتى انكاره بحجة أن السفينة أتت بنشاطات تهدد البيئة البحرية ذلك لأن الاتفاقية لم تضع معيارا موضوعيا لتحديد متى يعتبر النشاط غير خاضع للمرور العابر من عدمه فهذا أمر متروك تقديره للسلطات المحلية ويجب أن لا تتوسع في فهمه وتقديره ، ويجب أن يكون هناك تناسب بي الانتهاك أو المخالفة المرتكبة والإجراء أو التدبير المتخذ ، وإلا أصبح عمل الدولة الساحلية عملا غير مشروع على خلاف الأحكام الواردة في الاتفاقية وتتحمل بمقتضاه المسئولية ، ويسوقون على ذلك مثلا بسفينة تنتهك نص عدم إجراء بحث علمي أثناء عبورها للمضيق (المادة ٢٤٥ من الاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢)، أو سفينة لم تلتزم بإمساك دفاتر الزيت وفقا لأحكام اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن عام ١٩٧٣ ،فإن منع عبور هذه السفن ينطوي على عدم التناسب بين المخالفة المرتكبة والإجراء المتخذ من قبل الدولة الساحلية[2] . ومن الفقهاء العرب يرى الأستاذ الدكتور العناني[3] أن الدولة الشاطئية يكون لها لدى إحساسها بأي خطر يتهدد كيانها ومصالحها أن تتخذ من ا لإجراءات ما يضمن لها دفع هذا الخطر تطبيقا لحقها في الدفاع الشرعي المنصوص عليه في المادة ٥١ من ميثاق الأمم المتحدة[4] ، بل أن سيادته يرى أنه يجوز

---

[1]) ويعتبر الأستاذ هلبرونر من أنصار هذا الاتجاه وقد ضمن آرائه عن مدى سلطة الدولة المشاطئة في اتخاذ ما يلزم تدابير تنفيذية في حالة اخلال السفن الأجنبية بالقوانين والأنظمة المتعلقة بالمحافظة على البيئة البحرية في مؤلفه " حرية الهواء واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار " ص ٤٩٩إلى ص ٥٠٠.

[2]) Churchill &Low,"The Law of the sea",Manchester,1983,p.8.

أيضا راجع الوثيقة: U.N.DOC.A/CONF.62/L.2.

[3]) راجع الأستاذ الدكتور إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص ١٨٦.

[4]) راجع المرجع السابق، ص ١٨٧.

للدولة الساحلية التدخل فى حالة استعمال السفن الأجنبية لحق المرور العابر استنادا إلى حالة الضرورة وذلك فى حالة ما إذا وجدت هذه الدولة نفسها مهددة بخطر حال أو وشيك الوقوع والذى يعرض مصالحها للخطر ، ولا يمكن دفعه إلا بإهدار المصالح الأجنبية التي يحميها القانون الدولي ، فإن من حق الدولة الساحلية أن تتدخل لحماية مصالحها واستقلالها.

رأينا في الموضوع :

نحن نرى أن نص المواد (٣٤-٣/٣٨-٢٣٣) من الاتفاقية قد حددت الإطار العام لسلطة الدولة المشاطئة للمضيق للتدخل فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث ، فالمادة ٣٤ من الاتفاقية نصت على أن نظام المرور خلال المضايق الدولية لا يمس ممارسة الدول المشاطئة لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه والمادة ٣/٣٨ تخرج عن نطاق المرور العابر أي نشاط لا يعتبر ممارسة لهذا المرور كما هو وارد فى الاتفاقية ، ولذا فإنه يسري على هذا النشاط الأحكام الأخرى المقررة فى الاتفاقية ، ولذا فإنه يسري على هذا النشاط الأحكام الأخرى المقررة فى الاتفاقية ، ولذلك فإن تدخل الدولة الساحلية فى مسائل حماية البيئة البحرية فى مواجهة السفن التي تمارس أنشطة تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية يجد أساسه فى ممارستها لسيادتها وولايتها على المياه التي تتشكل منها المضايق الدولية المستخدمة للملاحة (المادة ٣٤) هذه السيادة تتمثل فى التصدي للأنشطة التي تهدد البيئة البحرية بخطر جسيم أو يحتمل تهديدها به ، بمعنى

وللزيادة فى التفاصيل حول حق الدفاع الشرعي عن النفس فى القانون الدولى-راجع:تقرير لجنة القانون الدولى عن أعمال دورتها الثانية والثلاثون المنعقدة فى الفترة من ٥ مايو إلى ٢٥ يوليو سنة ١٩٨٠، ص ١٠٧ إلى ص ١٢٠: الوثيقة U.N.DOC.A/32/10.

آخر يمكن القول بأن حق التدخل يجد أساسه وفقا لنص المــواد ٣٤- ٣/٣٨ من الاتفاقية .

أما فيما يتعلق بالتدابير التنفيذية التي يجوز للدولة الساحلية اتخاذها ، فإننا نرى أن نص المادة ٢٣٣ من الاتفاقية وإن كان لم يحدد نوعية هذه التــدابير كما جاءت فى نص المادة ٢٢٠ والتي نصت على التدابير التنفيذية التي يجوز للدولة الساحلية اتخاذها فى حالة انتهاك السفن الأجنبية لقوانينها فى البحــر الإقليمي أو فى المنطقة الاقتصادية الخالصة ، فإنه يمكن تفسير هذا الــنص (تتخذ تدابير تنفيذية مناسبة) على أن الاتفاقية تخول الدولة الساحلية الحق فى حالة التأكد من أن السفينة الأجنبية التي تمارس حق المرور العابر قد انتهكت اللوائح والقوانين التي اعتمدتها لحماية البيئة البحرية ، أن تقــوم بــالتفتيش المادي للسفينة لإثبات المخالفة ، وتستطيع كذلك أن تأمر باحتجازها وذلك وفقا للأحكام المتعلقة بالتدابير التنفيذية المقررة فى المادة ٢٢٠ مــن الاتفاقيــة ، ونستند فى ذلك إلى نص المادة ٢٣٣ حيث أن وجودها يفســر علــى النحــو السالف وإلا فلا محل لوجودها وتعتبر تكرارا ولغوا فى الاتفاقية لا مبرر له .

وإزاء عدم تحديد المادة ٢٣٣ من الاتفاقية لنوعية التدابير المخــول للدولــة الشاطئية اتخاذها فى حالة قيام السفينة الأجنبية بأعمال ينتج عنهــا ضــررا جسيما للبيئة البحرية أثناء استخدامها حق المــرور العــابر ، فقــد صــدرت إعلانات عديدة من قبل بعض الدول المضايقية لتفسير نــص هــذه المــادة ، وتحديد نوعية هذه التدابير(١).

---

[1]) صدر إعلانا من بعض الدول المضائقية وهى سنغفورة وماليزيا فى عام ١٩٧٨ يتضمن تفسيراً لنص المــادة ٢٣٣ من الاتفاقية وتم أخطار الامين العام للامم المتحدة بمضمونة فى حينه وقد جاء فى هذا الاعلان ما يلى:

“ Les Etatsriverains des detroits peuvent prendre les measures de police appropriees, comme le prevoit l’art.233 Ils peuvent notamment empecher un navire en infraction a la regle du creuxsousquille de poursuivre sa route. Une telle mesure ne sera pas interpretee comme empechant,restreignant entravant ou suspendant l’exercice du droit de passage en transit en violation de l’article 42, paragraph 2,ou de l’article 44 de le Convention”

الفصل الثانى
اختصاصات الدولة الساحلية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة

تمهيد وتقسيم

المنطقة الاقتصادية الخالصة([1])هى فكرة أقرها مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار لمواجهة مطالب الدول الساحلية فى مد ولايتها الإقليمية إلى مسافة تبعد كثيرا عما سبق أن أقره لها القانون الدولي التقليدي للبحار متمثلا فى اتفاقيات جنيف لقانون البحار عام ١٩٥٨.

ولقد مرت فكرة المنطقة الاقتصادية منذ نشأنها لأول مرة فى يناير سنة ١٩٧١ فى كلمة مستر نانج ممثل كينيا خلال الدورة القانونية الاستشارية السنوية الأفروأسيوية التي عقدت فى كوالا لمبور ، إلى أن أقرها مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار ، بتطورات كثيرة أثرت فى مضمون هذه الفكرة إلى أن جاءت بصياغتها الحالية وفقا للنص التي صدرت به الاتفاقية الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢.

وفي تحديد الطبيعة القانونية لحقوق واختصاصات الدولة الساحلية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة ومداها ، اتفقت المشروعات والاقتراحات التي قدمت أمام لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحر ، وأمام المؤتمر الثالث للبحار فى دورته التي عقدت فى كاراكاس ، على تحديد واضح ودقيق لطبيعة حقوق الدولة الساحلية واختصاصات ها فى المنطقة الاقتصادية الخالصة .

وإذا كانت الاتفاقية قد وضعت حدا للنقاش الطويل حول تحديد طبيعة حقوق الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإنها أيضا رسمت حدود

---

[1]) المنطقة الاقتصادية الخالصة بالإنجليزية: Exclusive Economique Zone
وباللغة الفرنسية: LaZone Economique Exclusive
راجع نص الاعلان فى الوثيقة: U.N.DOC.A/CONF.62/L.145.

ومدى ممارسة الدولة الساحلية لهذه الحقوق ، وفرضت عليها التزامات تتعلق بتحقيق الصالح للدول الأخرى .

وإدراكا منا بأهمية وتنوع هذا الموضوع ، وخاصة إننا فى مجال التركيز على دراسة لاختصاصات الدولة الساحلية فى مسائل مكافحة التلوث البحرىوخفضه والسيطرة عليه فإننا نركز دراستنا فى هذا الفصل على تناول جوانب الاختصاصات والحقوق المختلفة التي خولتها الاتفاقية الجديدة لقانون البحار ١٩٨٢ للدولة الساحلية بشأن مكافحة التلوث البحرى والحد من آثاره، وإن كنا فى بداية الحديث سوف نشير إلى بعض الأحكام العامة المتعلقة بنفس الموضوع دون التعمق فى باقي الأحكام الأخرى التي أوردتها الاتفاقية لأن ذلك يخرج بنا عن غاية هذا البحث (١).

وسوف نتعرض للموضوع من خلال النقاط الآتية :

المبحث الأول : المنطقة الاقتصادية الخالصة- نشأتها-تحديد ماهيتها وفقا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة للبحار عام ١٩٨٢.

المبحث الثاني : الطبيعة القانونية لحق الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة فى مجال حماية البيئة البحرية .

المبحث الثالث : سلطات الدولة الساحلية واختصاصات ها فى مسائل مكافحة التلوث البحرى فى المنطقة الاقتصادية والقيود التي ترد على هذه الاختصاصات .

---

[1]) سوف تنصب دراستنا هنا على اختصاصات الدولة الساحلية على المياه السطحية دون دراسة أحكام الاستكشاف والاستغلال للثروات الحية وغير الحية .

المبحث الأول
تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة-نشأتها- تحديد ماهيتها وفقا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة للبحار عام ١٩٨٢

الفرع الأول
نشأة وتطور فكرة المنطقة الاقتصادية ([1])

المنطقة الاقتصادية الخالصة تمثل آخر ما وصل إليه الفكر القانوني فى الوقت الحاضر لمواجهة مطالب الدول الساحلية فى مد ولايتها الإقليمية إلى مسافة تبعد كثيرا عما سبق أن أقره لها القانون الدولي الوضعي والعرفي ،

---

[1]) يرى أ.د/ الغنيمي أن وصف المنطقة الاقتصادية بأنها المنطقة الاقتصادية الخالصة بإضافة المعنى الأخير لها يعتبر أمر فى غير محله ولا يجد له أساس فى اللغة العربية ، ويرى أن ترجمة تعبير Exclusive بخالصة هي ترجمة خاطئة يجب تجنبها والترجمة الصحيحة للتعبير السابق هي كلمة مانعة ، ويرى سيادته أننا لسنا فى حاجة إلى إضافة أي وصف للمنطقة الاقتصادية لأن هذا التعبير يستخدم فى اللغة الفنية كمسمى لمساحة معينة من المياه لها تنظيم قانوني خاص . ولكننا نرى أن إضافة لفظ الخالصة إلى وصف المنطقة الاقتصادية هو اللفظ الدراج والذي ظهرت به كل الكتابات العربية لمعظم فقهاء القانون الدولي ، وجاء النص الختامي للاتفاقية الجديدة باللغة العربية يحمل هذا المعنى ، ولذا فإننا سنتناول هذا المعنى أثناء دراستنا .

حول فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة راجع باللغة الأجنبية :

- Caflich (L),La Zone Economique: in Dupuy, Traite du Nouveau Droit de lamer, Edition, Economica, Paris, 1985,pp.394-399.
- Caflich(L),"La Zone Maritimes sous Juridication National",op.cit,pp.58-100
- Queneude(J-P)," La Zone Economique ", R.G.D.I.p. Tome,79,1975.pp,320-325.

وباللغة العربية

-أ.د/ صلاح عامر ، المرجع السابق،ص٢٠٠

- أ.د/ إبراهيم العنانى ، المرجع السابق، ص٣٦.

- أ.د/ محمد طلعت الغنيمى ، المرجع السابق ، ص ٨٣٩

- أ.د/ رفعت محمد عبدالمجيد ، المنطقة الاقتصادية الخالصة فى البحار ، القاهرة، ١٩٨٢، رسالة دكتوراه كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ص٩٨ وما بعدها.

- أ.د/ إدريس الضحاك"قانون البحار وتطبيقاته فى الدول العربية"المغرب ١٩٨٧،المرجع السابق،ص ٣٧٤.

وقد أثيرت هذه الفكرة على المستوى الدولى بهدف وضع حل تـوفيقي بـين مختلف الاتجاهات التي أثيرت أمام لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحـر " التي شكلتها الجمعية العامة للأمم المتحدة وبدأت عملها ابتـداء مـن ١٩٦٨ حول مدى حقوق الأفضلية التي يعترف بها للدولة الساحلية علـى المنـاطق المجاورة لبحرها الإقليمي من قيعان وأعالى البحار والمحيطات ، وكمحاولـة لوضع تحديد دقيق للولاية الإقليمية للدولة الساحلية .

ولقد عبر عن هذه الفكرة ولأول مرة فى يناير عام ١٩٧١ مسـتر نـانج ممثل كينا خلال الدورة السنوية للجنة القانونية الاستشارية الأفرو أسيوية التي عقدت فى كوالالامبور والتي صور الفكرة على أنها منطقـة تخـتص الدولـة الساحلية فيها بمنح أزونات وتصاريح للصيد ، وتقدم نفس المندوب بـإقتراح يتضمن تعريفا عاما وأكثر شمولا لاختصاص الدولة الساحلية علـى المنطقـة الاقتصادية الخالصة ، وذلك أمام دورة نفس اللجنة التي عقدت فـى لاجـوس بنيجيريا فى يناير ١٩٧٢ ، حيث قرر أن الدولة الساحلية تتمتع باختصاصات خالصة على كافة الموارد البيولوجية فى المنطقة الاقتصادية .

ولقد تبنت دول أمريكا الوسطى المجتمعة فى سانتو دوميجو ([1])عاصـمة الدومينيكان فى تصريحها الصادر فى ١٩٧٢/٦/٩ هذه الفكرة تحت اسم البحر الموقوف ([2]). وأخذت بها أيضا الدول الإفريقية المجتمعة فى "ياوندي" عاصمة الكاميرون فى الفترة من ٢٠ إلى ٣٠ يونيـو عـام ١٩٧٢ حيـث أصـدرت تصريحا أوصت فيه الدول الإفريقية بمد سيادتها على كافة موارد أعالى البحار المجاورة لبحرها الإقليمي داخل منطقة اقتصادية يتم إنشاؤها والتي تغطي على الأقل الامتداد القاري، ولقد تأكدت هذه الفكرة فـى إعـلان منظمـة الوحـدة

---

[1]) راجع الأستاذ الدكتور إبراهيم العناني ، المرجع السابق ، ص ٣٧-٣٨.

وأيضا حول نفس الموضوع .. راجع: إبراهيم الدغمة،المرجع السابق،ص٦٤.

[2]) راجع الأستاذ الدكتور / صلاح عامر ،المرجع السابق ، ص ٢٠٢.

الأفريقية حول قانون البحار فى ١٩٧٣/٥/٢٤ بأديس أبابا ، وأعيد تأكيده فى مقديشيو فى ١٩٧٤/٦/١١ لينص فى صراحة قاطعة على تأييد الدول الأفريقية لإقرار فكرة المنطقة الاقتصادية التي لا تتجاوز ٢٠٠ ميل بحرى ، ويكون للدولة الساحلية فيها سيادة كاملة على كل مواردها البيولوجية والمعدنية ([1]) ويتضح أن فكرة المنطقة الاقتصادية وليدة أفكار ومواقف الدول النامية ، وتبنتها هذه الدول أثناء الجلسات والمناقشات التي دارت داخل لجان مؤتمر الأمم المتحدة الثالث ، وعلى الرغم من معارضة الدول البحرية الكبرى لها ، إلا أنها عادت وأقرتها مقابل قيام الدول النامية بإقرار فكرة المرور العابر فى المضايق المستخدمة فى الملاحة الدولية.

الفرع الثانى

تحديد ماهية المنطقة الاقتصادية الخالصة :

المنطقة الاقتصادية الخالصة حسب ما أقرته اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار ١٩٨٢ هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له ، ولا تمتد إلى أكثر من ٢٠٠ ميل بحري مقاسه من خط الأساس الذي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ، ووفقا للنظام القانوني المقرر فى الاتفاقية لا تخضع للسيادة الإقليمية للدولة الساحلية ، وكل ما لهذه الأخيرة عليها هي حقوق سيادة لاستكشاف واستغلال الثروات البيولوجية وغير البيولوجية، وولاية محدودة فيما يتعلق بمسائل حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. وإقامة واستعمال الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات والبحث العلمي البحرى([2]).

---

[1]) راجع : إبراهيم الدغمة ، المرجع السابق ، ص ٦٥. وللزيادة فى التفاصيل حول نشأة فكرة المنطقة الاقتصادية فى النظام القانونية الدولي راجع :

Queneude (J-P) " La Zone Economique Exclusive" op. cit, pp. 322-324.

[2]) نصت المادة ٥٥ من الاتفاقية على أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هى:

ويتضح من التعريف السابق أن الحقوق المخولة للدولة الساحلية سواء كـــان الحقوق السيادية المقررة لاستكشاف واستغلال الثروات البيولوجيـــة وغيـــر البيولوجية ، وحقوق الولاية المتعلقة بمسائل حماية البيئة البحرية ، لا تعتبر حقوق مطلقة بل هي حقوق خاصة وخالصة أحاطت اتفاقية ممارستها من قبل الدولة الساحلية بضمانات عدة يحكمها النظام القانوني المقــرر فـــى الجــزء الخامس من الاتفاقية(١).

المبحث الثانى
الطبيعة القانونية لحق الدولة الساحلية على المنطقة
الاقتصادية الخالصة فى مجال حماية البيئة البحرية

" La Zone economique exclusive est une zone situee qu- dela de la mer territoriale et adjacente a celle-ci,soumise au regime juridiqtion de L'Etat cotier et les droits et libertes des autresEtatssont gouvernes par les dispositions pertinentes de la convention."

[1]) حول نفس الموضوع راجع وثائق مؤتمر الامم المتحدة الثالث لقانون البحار الآتية:
U.N.DOC.A/CONF.62/C.2/L.21.
U.N.DOC.A/CONF.62/C.2/L.21/ REV.I.

الفرع الأول
الطبيعية القانونية لحق الدولة الساحلية على منطقتها الاقتصادية
فى ضوء مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار

على الرغم من أن مفهوم المنطقى الاقتصادية الخالصة ، مفهوم جديد فى الفكر القانوني الدولي العام ، إلا أنها وجدت من التأييد خلال المناقشات والاقتراحات التي جرت ضمن إطار أعمال اللجنة الثانية المنبثقة عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث ، ما شابه التأييد الذي تحصل عليه مفهوم الجرف القاري عند ظهوره بشكل محدد فى عام ١٩٥٨ .

ولقد كشفت مناقشات اللجنة الثانية فى دورة المؤتمر الثالثة التي عقدت فى جنيف فى الفترة من ١٩٧٥/٣/١٧ إلى ١٩٧٥/٥/١٠، أن فكرة المنطقة الاقتصادية فى جوهرها غير متنازع عليها ، وأن أغلب الدول تؤيدها وتدافع عنها ، غير أن الملامح الكامنة لهذه الفكرة وتحديد ضوابطها بصورة مفصلة لا تزال محل خلاف ، غير أن هناك محاولات لوضع نص موحد فيما يتعلق بتحديد لطبيعة حق الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية قامت بها جماعة خاصة تسمى بإسم " لجنة الخبراء القانونيين – لجنة إيفنسن " نسبة إلى رئيسها وعقلها المفكر الفقيه النرويجي ايفنسن Evensen ، حيث انتهت هذه اللجنة إلى وضع تصور قانوني كامل فى شأن تحديد النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة([1]). وكان لهذه التصورات أثر كبير على النصوص التي تبناها المشروع الوحيد غير الرسمي للتفاوض والتي وزعت على المواد ٤٥- ٦١ من اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢ .

ويمكن وضع المشروع على هذا النحو :

[1]) راجع نص المشروع باللغة العربية ، وتعليق الأستاذ الدكتور مفيد شهاب عليه فى : تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر عن اجتماعاتها فى نيويورك من ١٥ مارس إلى ٧ مايو ١٩٧٦ جامعة الدول العربية – الأمانة العامة – الإدارة العامة للشئون القانونية ص ٢٤ – ٢٦.

" ١- تتمتع الدولة الساحلية فى قطاع واقع وراء بحرها الإقليمين وملاصق له يعرف باسم المنطقة الاقتصادية الخالصة بما يلي :

أ- الحقوق السيادية لغرض استكشاف الموارد الطبيعية ، المتجددة منها وغير المتجددة لقاع البحار وباطن أرضها ومياهها العلوية واستغلال هذه الموارد وحفظها وإدارتها .

ب- الولاية فيما يتعلق بالنشاطات الأخرى التي تجري لغرض الاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من الماء والتيارات والرياح.

ج- الولاية كما نصت عليها هذه اتفاقية فيما يتعلق بما يلي :

١- صون البيئة البحرية .

٢- البحث العلمي .

٣- إنشاء واستخدام الجزر الصناعية والمنشآت والأبنية المماثلة بما فى ذلك ما يتعلق بها من أنظمة لشئون الجمارك والشئون الصحية والضريبية وشئون الهجرة.

د- الحقوق والواجبات الأخرى المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية([1]) .

وتجدر الإشارة إلى أن مشروع إيفنسن يعطينا تحديدا دقيقا لطبيعة حقوق الدولة الساحلية ومداها فى المنطقة الاقتصادية الخالصة . فقد استعمل المشروع اصطلاح الحقوق السيادية بالنسبة لاستكشاف واستغلال موارد

---

[1]) يرى أ.د/ محمد طلعت الغنيمى أن الولاية هى قدرة صاحب السيادة على أن يؤثر فى حقوق الأشخاص سواء بسن القوانين أو إصدار الأحكام لذا فان نظرية الولاية ترتبط ارتباطا وثيقا = = بفكرتى السيادة والإقليم ولكن على الرغم من ان لفظ الولاية يختلف عن لفظ الحق وفقا للقوانين الداخلية فانهما يندمجان فى جال القانون الدولى العام. وللزيادة فى التفاصيل راجع:

- أ.د/محمد طلعت الغنيمى،المرجع السابق،ص ٨٣٨ الى ص ٨٤٥.
- إبراهيم الدغمة، السابق، ص ١١٣.
- أ.د/ صلاح عامر المرجع السابق ص ٢١٣.

المنطقة الاقتصادية ، كما استعمل كلمة الحقوق بالنسبة إلى إنتاج الطاقة من موارد المياه والتيارات والرياح ، وكلمة الولاية بالنسبة لمسائل أخرى من أهمها المحافظة على البيئة البحرية وصيانتها وإجراء البحوث العلمية في المنطقة الاقتصادية ، والملاحظ أن المشروع قد استخدم تعبيرات مختلفة لتحديد طبيعة الحقوق المخولة للدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية ، والحقيقة أن استعمال هذه التعبيرات بالشكل الذي جاء به المشروع ليس لها ما يبررها إذ أن التمييز بين الحقوق السيادية والولاية مسألة غاية في الصعوبة ، ذلك أن الولاية التي تباشرها الدولة فى إقليمها أو في بحرها الإقليمي هي مظهر من مظاهر سيادتها كذلك فإن الولاية التي تباشرها الدولة الساحلية فى منطقتها الاقتصادية فى مجال حماية الموارد البيولوجية ومكافحة التلوث البحرى، إنما تعبر عن حق مخول للدولة الساحلية فى المحافظة على مواردها السيادية .

ولكننا نرى أن مشروع إيفنسن باستعماله لهذه المصطلحات أراد أن يساير الاتجاهات والمقترحات لكل من الدول الساحلية والنامية التي ترغب في مد ولايتها الإقليمية لمساحة تبعد كثيرا عما كان مقرر لها فى ظل القانون الدولي التقليدي والقانون الدولي العرفي . واتجاه الدول الصناعية الكبرى التي ترى أنه من مصالحها الدفاع عن مبدأ حرية الملاحة والإبقاء على سلطات دولة العلم .

وإزاء هذا الغموض وعدم التحديد من جانب المشروع السابق تقدمت دول مجموعة الـ ٧٧ بمشروع لمحاولة كشف بعض جوانب الغموض الذي أحاط مشروع إيفنسن .

موقف المجموعة العربية ومجموعة دول الـ ٧٧

حاولت مجموعة الدول العربية ودول الـ ٧٧ وضع تصور للنظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة، واقترحت هذه المجموعة مشروعا قدمه ممثل

كينيا رئيس مجموعة بلدان الـ٧٧ فى ١ مـايو ١٩٧٥ فـى وثيقـة العمـل المؤرخة فى ٣٠ إبريل عام ١٩٧٥.

وفيما يلي أهم ما ورد فى هذه الوثيقة فيما يخص هذا الفرع من الدراسة :

١) للدولة الساحلية الحق فى أن تنشئ منطقة اقتصادية خالصة تقـع وراء بحرها الإقليمي وتكون ملاصقة له ولا تمتد إلى ما يزيد عن ٢٠٠ ميـل بحري من الخطوط الأساسية التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي .

٢) تمارس الدولة الساحلية داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة وفي جميع أرجائها.

أ- الحقوق السيادية بغرض استكشاف واستغلال وحفـظ وإدارة المـوارد الطبيعية المتجددة أو غير المتجددة ، الموجودة فى العمود المائي وقاع البحر وباطن أرضه.

ب – الحقوق السيادية فيما يتعلق بالنشاطات الأخرى التي تضطلع بها بغية الاستكشاف والاستغلال للمنطقة الاقتصادية الخالصة ، مثل إنتاج الطاقة من التيارات والمياه والرياح .

ج- ١- الولاية فيما يتعلق بتنظيم ومراقبة وصون البيئة البحرية ما فى ذلك مكافحة التلوث البحرى وخفضه .

٢- الولاية الخالصة فيما يتعلق بالإذن بإجراء البحث العلمي وتنظيمـه ومراقبته .

٣- الولاية الخالصة فيما يتعلق بإنشاء الجزر الضيقة والمنشآت والأبنية وغيرها من التجهيزات ، بما فى ذلك ما يتعلق بها من أنظمة شـئون الجمارك والضرائب والصحة والنظام العام والهجرة([1]).

---

[1]) راجع الوثيقة: U.N.DOC.A/CONF.62/C2/L-82.

ويلاحظ على المشروع السابق أنه أكثر من استخدام لفظ الولاية فى أكثر من موضع وفرق فى استخدامها بين أمور عدة ، فتارقيستخدم لفظ الولاية فقط بالنسبة لمسائل صون البيئة البحرية ، وتارة أخرى يستخدم لفظ الولاية الخالصة فى مسائل أخرىونحن نرى أن ذلك هو تلاعب بالألفاظ ليس ما يبرره ، ومن هنا جاءت اتفاقية الجديدة لتحقيق رغبة كل الاتجاهات السابقة فيما يتعلق بموضوع تحديد الطبيعة القانونية لحق الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية .

الفرع الثانى
موقف اتفاقية الأمم المتحدة للبحار عام ١٩٨٢

استعرضنا من قبل أهم المشروعات التي قدمت من خلال مناقشات اللجنة الثانية المنبثقة عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار ، ونشير هنا إلى موقف اتفاقية الجديدة للبحار بالنسبة لموضوع تحديد الطبيعة القانونية لحقوق الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية ، ومدى التأثير النص الختامي بالمشروعات السابقة ، ويمكن القول بأن النص الختامي للاتفاقية فى محاولة لوضع تحديد للطبيعة القانونية للدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية قد جاء متأثرا إلى حد كبير بمشروع ايفنسن ، إن لم يكن جاء نقلا عنه حيث جاء نص المادة ٥٦ من الجزء الخامس من الاتفاقية وفقا لما يلي :

١- للدولة الساحلية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة :

أ- حقوق سيادية لغرض استغلال واستكشاف الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية ، للمياه التي تعلو قاع البحر ، ولقاع البحر وباطن أرضه ، وحفظ هذه الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح .

ب – الولاية على الوجه المنصوص عليه فى الأحكام ذات الصلة مـن هـذه الاتفاقية فيما يتعلق بما يلي :

١– إقامة واستعمال الجزر الصناعية والمنشآت والتركيبات .

٢– البحث العلمي البحرى.

٣– حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها .

ج– الحقوق والواجبات الأخرى المنصوص عليها فى اتفاقية .

٢– تولي الدولة الساحلية، فى ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجـب هذه اتفاقية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة، المراعاة الواجبـة لحقـوق الدول الأخرى وواجباتها ، وتتصرف على نحو يتفـق مـع أحكـام هـذه الاتفاقية .

٣– تمارس الحقوق المبنية فى هذه المادة فيما يتعلق بقـاع البحـر وبـاطن أرضه وفقا للجزء السادس .

ويلاحظ على النص السابق ، أن الاتفاقية فى تحديدها لطبيعة حق الدولـة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة ، فرقت بين نوعين من الحقوق ، حيث تتمتع الدولة الساحلية بحقوق سيادة الموارد الطبيعية البيولوجية وغير البيولوجية ، كذلك على النشاطات التي تهدف إلى اكتشاف واستغلال الثروات فى المنطقة لأغراض اقتصادية ، وفي الجانب الآخر كما رأينا نجد أن اتفاقية تخول للدولة الساحلية ولاية فيما يتعلق بإقامة واستعمال الجـزر الصـناعية والمنشآت المعدات ، والبحث العلمي فى قاع البحار وأخيـرا لحمايـة البيئـة البحرية ضد التلوث .

والذي يهمنا فى هذا الموضوع هو تحديد طبيعة حق الدولة الساحلية ومداه فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية موضوع هذا البحث ونكتفي بالنسبة للطبيعة القانونية لحق الدولة الساحلية السيادي على الموارد الاقتصادية ، فيما سـبق من تعليق على مشروع إيفنسن.

طبيعة حقوق الدولة الساحلية ومداها فيما يتعلق بمسألة حماية البيئة البحرية ضد التلوث

مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا لنص الاتفاقية الجديدة هو تخويل الدولة الساحلية حقوق خالصة وقاصرة عليها على منطقة من أعالى البحار لأغراض اقتصادية بحتة مع الإبقاء على مبدأ حرية الملاحة فى المياه السطحية التي تعلو هذه المنطقة، وهذا ما تؤكده نص المادة الخامسة من الاتفاقية باعتبار الحقوق المخولة للدولة الساحلية بشأن استكشاف واستغلال هذه المنطقة ذات طبيعة اقتصادية ، ولكن الاتفاقية أعطت للدولة الساحلية حقا فيما وصفته المادة الخامسة بأنه حق ولاية فيما يتعلق بالحفاظ على البيئة البحرية ضد التلوث ، وهذا يتطلب بالطبع اتخاذ إجراءات وتدابير يمكن أن تؤدي إلى تفتيش السفن الأجنبية والقبض عليها فى هذه المنطقة وهذا يتعارض بالتأكيد مع مبدأ حرية الملاحة والتحليق المقرر للسفن والطائرات الأجنبية وفقا لنص المادة ٥٨ من اتفاقية وهنا يثور سؤال هام ، ما هي الطبيعة القانونية لحقوق الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث ؟.

يذهب جانب من الفقه الغربي وعلى رأسهم الفقيه الفرنسي دواي فى تفسير معنى حقوق السيادة التي تمارسها الدولة الساحلية على حقوقها ذات الطبيعة الاقتصادية([1])، وحقوق الولاية المخولة للدولة الساحلية من أجل حماية البيئة البحرية ضد التلوث ، أنه سواء كان الحقوق التي خولتها اتفاقية للدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة هي حقوق سيادة أو حقوق ولاية ، فما هي إلا مظهر من مظاهر التوسع فى اختصاصات الدولة الساحلية

---

[1]) لدراسة موضوع تحديد الطبيعة القانونية لحق الدولة الساحلية ومداها فيما يتعلق بمسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث. راجع:

Duauy, Les Sanctions en Matiere de Pollution dans la Zone Economique Exclusive",op.cit,pp.213-220.

على مناطق فى أعالى البحار ، على خلاف ما كانت تتمتع به هذه الدول مـن اختصاصات فى ظل القانون الدولي التقليدي ، حيث كان القـانون الـدولي لا يعترف لها باختصاص فى حدود سيادتها على مياهها الإقليميـة (باسـتثناء الاختصاص الخاص المقيد فى المنطقة المتاخمة) ويرتبط هـذا التوسـع فـى الاختصاصات المخولة للدولة الساحلية على منطقتها الاقتصـادية بظـروف وطبيعة هذه المنطقة المستحدثة فى الفكر القانوني والتـي تنفـرد بطبيعتهـا الاقتصادية ، وأن اتفاقية الجديدة إذا كانت قد قررت للدولة الساحلية حقـوق سيادة على منطقتها الاقتصادية تماثل تلك الحقوق السيادية المقررة لها فـى بحرها الإقليمين ، فإنه من الضروري أن يكون تحت تصرف الدولة الساحلية اختصاصات أخرى لتحقيق الحماية لحقوقها السيادية فى هذه المنطقة ، هذه الاختصاصات من وجهة نظر هؤلاء الفقهاء عبارة عن ولايـة قضـائية (١) اختلف فى مفهومها عن الحق السيادي المقرر للحقوق ذات الطبيعة الاقتصادية بمعنى أن التوسع فى الاختصاص على المياه السطحية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة فى مسألة حماية البيئة البحرية ضد التلوث هو نـوع مـن الولايـة القضائية مجاله قانون العقوبات وليس حق سيادى مثل الحقوق التي ترد على الموارد البيولوجية وغير البيولوجية ، وهذه الولاية القضائية وحفاظا علـى مبدأ حرية الملاحة فى أعالى البحار ، كما هو وارد فى المادة ٥٨ يجب أن لا تمارس إلا بالقدر الذي تسمح به اتفاقية صراحة (٢) .

---

[1] ولقد ذهب دواى الى القول: De toute maniere cette extension de competence est dans le domaine et par nature le droit penal est d'interpretation stricte. Ce fut une raison supplementaire pour que cette extension de competence,qui n' est qu'une juridiction et non un droit souverain,soit limitee dans son exercice."

راجع: Ibid,p.211.

[2]) حيث نصت المادة ٥٨ من الاتفاقية الجديدة على ما يلي :

في المنطقة الاقتصادية الخالصة تتمتع جميع الدول ، ساحلية كانت أو غير سـاحلية ، ورهنـا بمراعاة الأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية ، بالحريات المشار إليها فـي المـادة ٨٧ والمتعلقـة

على أى حال فإننا فى تحديد الطبيعة القانونية لحق الدولة الساحلية فى المحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث فى منطقتها الاقتصادية الخالصة ، نؤيد وجهة نظر الفقه الغربي فى تبريره لهذا التوسع فى الاختصاصات وتحديده لنوع الولاية المقصودة فى المادة الخامسة من اتفاقية، على أن فكرة التوسع فى الاختصاصات المخولة للدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية فى مجال حماية البيئة البحرية ، هو توسع فى الاختصاص العقوبي ، مرجعه الولاية القضائية التي تتمتع بها الدولة الساحلية فى المحافظة على مواردها البيولوجية وغير البيولوجية ، فالولاية هنا هي ولاية قضائية وليست حقا سياديا كما فى الحق السيادى المخول للدولة الساحلية فى مسائل استكشاف واستغلال الموارد ، ونرى أنه لما كان الأمر متعلقا بالتوسع فى اختصاصات الدولة الساحلية على مساحات شاسعة تمتد فيما وراء حدود بحرها الإقليمي مما يؤثر على حرية الملاحة ، فيجب أن تكون ممارسة هذه الحقوق محاطه بضمانات كثيرة لضمان عدم توسع الدولة الساحلية فى فهم هذه الولاية المحدودة ([1]).

وأخيرا فإننا نرى أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تخضع لنظام معين يختلف عن نظامي البحر الإقليمي وأعالى البحار ، فهي منطقة تشارك كلا من

بالملاحة والتحليق ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات من أوجه استخدام البحر المشروعة دوليا ، كتلك المرتبطة بتشغيل السفن والطائرات والكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة ، والتفقة مع أحكام الأخرى من هذه الاتفاقية "

[1]) تنطبق المواد من ٨٨ إلى ١١٥ وغيرها من قواعد القانون الدولي المتصلة بالأمر على المنطقة الاقتصادية الخالصة بالقدر الذي لا تتنافس به مع هذا الجزء .

النظامين خصائصهما وإن كانت لا تنتمي إلى أي منهما ، أي أنها فريدة فـي النظام القانوني للبحار ([1]).

المبحث الثالث
سلطات الدولة الساحلية واختصاصات ها فى مسائل مكافحة
التلوث البحرى فى المنطقة الاقتصادية والقيود التى ترد
على هذه الاختصاصات

الفرع الأول
سلطة الدولة الساحلية فى اتخاذ التدابير والإجراءات الضرورية
لحماية المنطقة الاقتصادية من التلوث

تعالج اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فى جزئها الثانى عشـر ، حمايـة البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث ، وقد أوردت اتفاقية فى هذا الجزء تحديدا لالتزامات الدولة كافة فيما يتعلق بهذا الموضوع ، ومـن أهـم هـذه الالتزامات ، الالتزام بالتعاون الدولى والإقليمى للحد من تلوث البيئة البحريـة وخفضه والسيطرة علية وتقديم المعونات الفنية اللازمة لتتمكن الدول كافة من تنفيذ التزاماتها فى هذا الشأن ، وقد تناول هذا الجزء تحديـدا لاختصاصـات الدول فتما يتعلق بتنفيذ التشريعات الدولية والوطنية بالنسبة للتلوث الناجم عن السفن ، ولكن اتفاقية لم تشير إلى اختصاصات الدولة الساحلية فى حمايـة البيئة البحرية ضد التلوث فى المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا إشارة محدودة فى الجزء الحادى عشر منها حيث أعطتها ولاية محدودة فيما يتعلق بصـون البيئة البحرية وبصفة خاصة مكافحة التلوث وخفضه ، وهذا يرجـع الـى أن الحقوق التى ركزت عليها اتفاقية والمخولة للدولة الساحلية فى هذه المنطقة

[1]) تتولى الدول الساحلية ممارسة حقوقها وأداء واجباتها فى المنطقة الاقتصادية الخالصة بموجب هذه الاتفاقية وتتخذ القوانين والأنظمة وفقا لأحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي بالقدر الذي لا تتنافس به مع هذا الجزء .

هى حقوق سيادية ذات طبيعة' اقتصادية تتفق مع الهدف مـــن إقــرار هــذه المنطقة فى الفكر القانونى الدولى .

وعلى الرغم من أن القانون الدولى التقليدي للبحـــار لا يعتــرف للدولـــة الساحلية باختصاصات إلا فى حدود سيادتها على مياهها الإقليمية (باستثناء بعض الاختصاصات الخاصة للدولة الساحلية فى المنطقة المتاخمة) ، وأنـــه يعترف فقط فيما وراء هذه المياه الإقليمية باختصاص دولة علم السفينة ، إلا أن القانون الدولى الجديد للبحار اقر بعض الاختصاصات للدولة الساحلية فيما يجاوز حدود مياهها الإقليمية لحماية وصون البيئة البحرية متمثلا ذلـــك فـــى الاتجاه الى توسيع اختصاص الدولة الساحلية فى منطقتها الاقتصادية الخالصة ، وهذا يعنى اختصاص دولة علم السفينة أصبح فى الوقـــت الـــراهن لـــيس اختصاصا مطلقا فى هذه المنطقة ، وإنما تضاءل على حســـاب التوســـع فـــى اختصاصات الدولة الساحلية.

وإذا كان القانون الدولى الجديد للبحار متمـــثلا فـــى اتفاقيـــة الجديـــدة (١٩٨٢) يعترف للدولة الساحلية ببعض الاختصاصات فيما وراء حدود مياهها الإقليمية ، وأن هذه الاختصاصات تتمثل فى ولاية محدودة تتمتع بها الدولـــة الساحلية لحماية حقوقها السيادية ذات الطبيعة الاقتصادية ، فإن تقرير هـــذه الاختصاصات يعتبر خروجا على القانون الدولى التقليدى والعرف الدولى ويعد مظهرا من مظاهر التوسع فى اختصاصات الدولة الساحلية على مناطق مـــن أعالى البحار كانت تخضع فى ظل القانون الدولى التقليدى لمبدأ حرية الملاحة

ومن أهم مظاهر التوسع فى هذه الاختصاصات المخولة للدولة الســـاحلية هى فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة ، حيث خولت اتفاقية الجديدة للبحـــار

للدولة الساحلية سلطات واختصاصات في مجال حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم من السفن يمكن حصرها من وجهة نظرنا فيما يلى[1]:

١- حق الدولة الساحلية فى سن القوانين والأنظمة البيئية .

٢- حق الدولة الساحلية فى المطاردة الحثيثة للسفن الأجنبية المخالفة .

٣- سلطة الدولة الساحلية فى إجراء تفتيش السفن الأجنبية إثبات مخالفات التلوث.

٤- حق الدولة الساحلية فى احتجاز السفن الأجنبية .

٥- حق الدولة الساحلية وسلطاتها فى فرض العقوبات النقدية على السفن المخالفة.

٦- حصانة السفن الحربية فى المنطقة الاقتصادية .

٧- حق الدولة الساحلية فى تعليق البحث العلمى وإيقافه فى منطقتها الاقتصادية بهدف حماية البيئة البحرية .

وسوف نتناول كل مظهر من مظاهر التوسع في اختصاصات الدولة الساحلية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث بقدر من التفصيل على أن يكون ذلك من خلال مطلب مستقل .

المطلب الأول
حق الدولة الساحلية أن تتخذ القوانين والأنظمة
لحماية المنطقة الاقتصادية من التلوث البحرى

خولت اتفاقية الجديدة لقانون البحار (١٩٨٢) للدولة الساحلية وهى بصدد مكافحة التلوث البحرى الناجم عن السفن فى منطقتها الاقتصادية

---

[1]) سوف نقتصر فى دراستنا فى هذا البحث على مظاهر التوسع فى اختصاصات الدولة الساحلية فى المنطقة الاقتصادية فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث البحرى وخفضه والسيطرة عليه أما اختصاصات وحقوق الدولة الساحلية والتزاماتها بخصوص عمليات استكشاف واستغلال الموارد البيولوجية وغير البيولوجية فيخرج عن نطاق هذه الدراسة.

الخالصة ، أن تعتمد فيما يتعلق بهذه المنطقة القواعد والقوانين الوطنية والأنظمة المختلفة بهدف المحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث البحرى وخفضه والسيطرة علية ، على أن تكون هذه القواعد والقوانين الوطنية متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة (امكو) أو مؤتمر دبلوماسى عام ، ويكون فيها اعمال لهذه القواعد والمعايير (المادة ٢١١/ ٥) .

ولقد وضعت المادة ٢١١ من اتفاقية الجديدة فى فقرتها السادسة حكما خاصا فيما يتعلق بمكافحة التلوث البحرى فى المنطقة الاقتصادية الخالصة الناجم عن السفن يتضمن منح الدولة الساحلية فى حالات معينة سلطة إجراءات خاصة بالنسبة لقطاع من قطاعات المنطقة الاقتصادية ، تتمثل هذه الإجراءات فى اعتماد تدابير إلزامية خاصة لمنع التلوث من السفن([1]) إذا كانت الظروف الطبيعية والبيئية لذلك القطاع أو حماية موارده تستلزم اتخاذ تلك الإجراءات الخاصة ، وكانت القواعد العامة للحماية من التلوث من السفن غير

[1]) تقدمت مجموعة من الدول الأوروبية (بلغاريا ،الدانمارك ،ألمانيا الشرقية، ألمانيا الاتحادية، اليونان نيوزلندا، بولندا، بريطانيا، أيرلندا) بوثيقة تتضمن مشروع مواد بشان منع التلوث البحرى وخفضه والسيطرة عليه الى اللجنة الثالثة للمؤتمر الثالث للبحار أثناء دورته الثالثة التى عقدت فى جنيف فى الفترة من ٣/١٧ حتى ١٩٧٥/٥/١٠ وقد جاء فى المادة الثالثة من هذه الوثيقة ما يلى:

١- تضع الدولة عامة عن طريق المنظمات الدولية المختصة فى أقرب وقت ممكن أنظمة دولية لمنع التلوث الناجم عن السفن وخفضه ومكافحته حينما تكون مثل هذه الأنظمة غير قائمة بالفعل.

=

= ٢- يحق الدولة التى لديها أسباب معقولة تحملها على الاعتقاد بأن رقعة معينة من البحر هي لأسباب تقنية معترف بها تتعلق بالأحوال الأوقيانوغرافية والأيكولوجية وبسبب طريقة استخدامها والطبيعة المميزة لحركة السفن فيها رقعة يلزم فيها إعتماد وسائل إجبارية خاصة لمنع التلوث الناجم عن السفن، أن تقدم المنظمة الدولية طلبا إلى المنظمة الدولية المختصة من أجل إعلان تلك الرقعة الخاصة ، ويكون أي طلب من هذا النوع مستندا إلى أدلة علمية وتقنية"

أنظر الوثيقة U.N Doc .A/CONF.62/C.3/L.24

كافية بالنسبة لمثل ذلك القطاع قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحرى من السفن وخفضه والسيطرة عليه تنفذ بها القواعد والمعايير الدولية([1]).

ولكن اتفاقية لم تطلق للدولة الساحلية الحرية الكاملة فى إقرار ما تــراه من قطاعات معينة من قطاعات المنطقة الاقتصادية ، ولكنهــا أحاطــت هــذه السلطة المخولة للدولة الساحلية بضمانات عديدة ضــمانا لحريــة الملاحــة ولتحقيق صالح الجماعة الدولية .القيود التي ترد على سلطة الدولة الساحلية فى اعتماد القوانين والأنظمة بهدف حماية المنظمة الاقتصادية من التلوث .

إذا كانت اتفاقية قد أقرت حق الدولة الساحلية فى إن تعتمد من القــوانين والأنظمة بهدف حماية المنظمة الاقتصادية الخالصة ضد التلوث النــاجم عــن السفن ، فإنها قد أحاطت هذه السلطات بالعديد من القيود لضمان حرية الملاحة ولتحقيق الصالح العام للجماعة الدولية . حيث قررت اتفاقية وفقا لنص المادة (٦/٢١١) على أنه يجب أن تكون هذه القوانين والأنظمة التى تقوم الدولــة الساحلية بوضعها متفقة مع مع القواعد والمعايير الدوليــة المقبولــة عــادة والمعدة بمعرفة المنظمة الدولية المختصة (امكو) . أما بخصوص حق الدولة

[1]) كانت الدول الساحلية تنظر بعين الإعتبار إلى ضرورة تقرير حقها بموجب قواعد القانون الــدولي فى تحديد قطاعات معينة من البحار خارج المناطق البحرية التي تخضع للسيادة الإقليمية محمية من التلوث نظرا لطبيعة هذه القطاعات البيئية . وهناك من الدول الساحلية لم تنتظــر التطــور البطــئ للاتفاقيات الدولية لمجابه ظاهرة التلوث البيئة البحرية فى مناطق تقع فيما وراء بحرهــا الإقليمــي فقامت بإصدار تشريعات وطنية تقضي بتحديد قطاعات معينة من البحار تقع وراء المياه الإقليميــة فى مناطق أعالى البحار بإعتبار هذه القطاعات محمية من التلوث من حيث كونها تتطلب إجرائــات خاصة للوقاية . ومن أهم هذه القوانين القانون العماني رقم ٧٤/٣٤ المؤرخ ١٩٧٥/١/١ والقــانون الكندي الصادر ٢٦ يونيو ١٩٧٠ ولقد جاءت الاتفاقية الجديدة سيارة لاتجاهات الدول الساحلية فــي حقها فى تعيين قطاعات معينة لمنطقتها الاقتصادية الخالصة باعتبارها مناطق محمية من التلــوث لظروفها البيئية(المادة ٢١١ من الاتفاقية الجديدة).

– راجع: الدكتور إدريس الضحاك قانون البحار وتطبيقاتة فى الدول العربيــة المرجــع الســابق ص ٦٧٣.

الساحلية فى أن تعين قطاعات خاصة من المنطقة الاقتصادية الخالصة تتطلب إجراءات خاصة للوقاية من التلوث من السفن ، فقد أحاطت اتفاقية هذا الحق بالعديد من القيود والإجراءات التى كادت أن تعصف به([1]). حيث نصت فى سبيل البحد من سلطة الدولة الساحلية فى هذا المجال على أنه إذا رأت الدولة الساحلية أن قطاعات خاصة من منطقتها الاقتصادية تتطلب إتباع إجـرءات خاصة للوقاية من التلوث الناجم عن السفن ، فإنه يجب على هذه الدولة أن تعمد بالنسبة إلى ذلك القطاع ، وبعد إجراء مشاورات مناسبة مع أية دولة أخرى يعنيها الأمر عن طريق المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحو البحرية (امكو) إلى توجيه تبليغ بشأن هذا القطاع الى تلك المنظمة ، تثبت فية الادلة التى تستبد اليها فى ضرورة إتخاذ هـذه الإجـراءات ، وللمنظمة الدولية المختصة أن تبت فى هذا الاخطار خلال ١٢ شهرا من استلام التبليغ ، وإذا وافقت المنظمة بعد إقتناعها بهذه الأدلة، لا تصبح هذه القـوانين والأنظمة سارية فى حق السفن الأجنبية إلا بعد مضى شهر مـن تقـديم التبليـغ إلـى المنظمة([2]). كما يجوز للدولة الساحلية أيضا لأسباب معقولة أن تخطر المنظمة الدولية المختصة (امكو) برغبتها فى اعتماد قوانين وأنظمة إضـافية لـنفس القطاع الذى سبق وأن أبلغت المنظمة بشأنه من أجل منع التلوث من السـفن وخفضه والسيطرة علية . ولكن فى جميع الحالات لا يجب أن تتضمن القوانين والأنظمة التى ترغب الدولة الساحلية فى اعتمادها فى المنطقـة الاقتصـادية بوجه عام وفى القطاعات الخاصة ، أى قوانين ولوائح تتعلق بتصميم السـفن وبنائها وتجهيز أطقمها خلاف القواعد الدولية المقبولة. إذن يمكن القول بأن

---

[1]) راجع Dauay,op.cit,p.212

[2]) المادة ٦/٢١١ بند ج من الاتفاقية حول سلطة الدولة الساحلية فى اعتماد القوانين والأنظمة البيئية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة وتعيين قطاعات محمية من التلوث فيها راجع: Ibid, pp.212/216

الإطار الذى يجب أن تجرى حوله هذه القوانين والأنظمة المخولة للدولة الساحلية اعتمادها ، هى القوانين والأنظمة المتعلقة بتنظيم حالات التصريف من السفن والممارسات الملاحية الأخرى .

المطلب الثانى

حق الدولة الساحلية فى المطاردة الحثيثة للسفن الأجنبية لانتهاكها القوانين والنظم فى منطقتها الاقتصادية

يقصد بالمطاردة الحثيثة حق الدولة الساحلية فى أن تواصل فى أعالى البحار تتبع واعتقال السفينة الأجنبية التى تكون قد ارتكبت فى بحرها الإقليمى أو منطقتها الاقتصادية الخالصة جريمة أثناء وجودها فى مياة الدولة الساحلية ، بشرط أن تكون الأعمال التى نتجت عن الجريمة قد بدأت فى بحرها الإقليمى أو منطقتها الاقتصادية .

ومن مظاهر التوسع فى اختصاصات الدولة الساحلية فى ظل القانون الدولى الجديد للبحار ، منح الدولة الساحلية الحق فى مطاردة السفن الأجنبية مطاردة حثيثة لانتهاك القوانين والنظم البيئية فى المنطقة الاقتصادية . وقد جاء نص المادة ٢/١١١ من اتفاقية الجديدة للبحار ليؤكد هذا الحق حيث نصت على أن (ينطبق حق المطاردة الحثيثة ، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على ما يقع فى المنطق الاقتصادية الخالصة، أو على الجرف القارى، بما فى ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة فى الجرف القارى، من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المنطبقة وفقا لهذه اتفاقية على المنطقة الاقتصادية أو الجرف القارى ، بما فى ذلك مناطق السلامة المذكورة) ويلاحظ على النص السابق أن الدولة الساحلية تستطيع القيام بالمطاردة الحثيثة للسفينة الأجنبية إذا توافر لديها الدليل الكافى على أن هذه السفينة قد انتهكت القوانين والنظم التى سبق للدولة الساحلية اعتمادها للمحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث فى المنطقة الاقتصادية وفقا للاتفاقية، مثال ذلك :

قيام السفن الأجنبية بعمل تصريف أدى إلى تلويث خطير ومقصود فى المنطقة الاقتصادية مخالفة للقواعد والمعايير الوطنية والدولية([1]).

ولعدم التوسع فى تفسير هذا الحق من قبل الدول الساحلية فقد أحاطت اتفاقية ممارسة حق المطاردة الحثيثة بالكثير من الضوابط والحدود، تهدف فى مجموعها الى تنظيم استعمال هذا الحق من قبل الدول الساحلية ولتحقيق الصالح العام للجماعة الدولية المتمثل فى حرية الملاحة والتحليق فوق المنطقة الاقتصادية الخالصة المقرر بمقتضى اتفاقية (المادة ١/٥٨)([2]).

المطلب الثالث

سلطات الدولة الساحلية فى إجراء التفتيش المادى

للسفن لإثبات مخالفة تلوث ارتكبت فى المنطقة الاقتصادية

نصت المادة (٥/٢٢٠) من اتفاقية على أنه : " عندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة فى المنطقة الاقتصادية الخالصة لإحدى الدول أو فى بحرها الإقليمى قد ارتكبت فى المنطقة الاقتصادية الخالصة انتهاكا مشارا إليه فى الفقرة ٣ يسفر عن تصريف كبير يسبب تلوثا هاما أو يهدد بحدوث تلوث هام للبيئة البحرية ، يجوز لتلك الدولة أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشا ماديا فى الأمور المتصلة بالانتهاك إذا رفضت السفينة تقديم معلومات

---

[1]) حول حق الدولة الساحلية فى المطالبة الحثيثة وفقا لأحكام الاتفاقية الجديدة لقانون البحار والضمانات المقررة للسفن الأجنبية . راجع هذا البحث فيما تقدم ص ٢٣٣.

[2]) نصت المادة ٣/٢٢٠ على أنه : " عندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة فى المنطقة الاقتصادية الخالصة لأحد الدول أو فى بحرها الإقليمي قد ارتكبت فى المنطقة الاقتصادية الخالصة إنهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه أو لقوانين تلك الدولة وأنظمتها المتمشية مع هذه القواعد والمعايير والمنفذة لها يجوز لتلك الدولة أن تتطلب من السفينة تقديم معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التي تكون مطلوبة لتقري ما إذا كان انتهاكا قد وقع ".

أو إذا كانت المعلومات التى قدمتها مختلفة بصورة واضحة عن الحالة الواقعية الظاهرة وإذا كانت ظروف القضية تبرر إجراء هذا التفتيش" .

ويلاحظ على النص السابق أن الدولة الساحلية لها من اختصاصات ما يمكنها من معاقبة أى انتهاك للقوانين والنظم البيئية فى المنطقة الاقتصادية ، فإذا توافرت لديها أسباب جادة للاعتقاد بأن السفينة الأجنبية التى تبحر فى منطقتها الاقتصادية الخالصة قد ارتكبت فى هذه المنطقة مخالفات بيئية نتج عنها أو سوف ينتج عنها تلويث خطير للبيئة البحرية ، فلها أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشا ماديا يتعلق بالمخالفة .

ولكن سلطات الدولة الساحلية فى إجراء تفتيش السفينة الأجنبية المخالفة ليست سلطات مطلقة ، تباشرها هذه الدولة دون ضوابط أو قيود تضمن حسن استخدام هذا الإجراء وعدم التعسف فى استخدامه ، بل أن اتفاقية قد أحاطت استخدام هذا الحق بالعديد من الضمانات والقيود التى تنظم هذا الاستخدام ، ولعدم الصالح العام للجماعة الدولية المتمثل فى حرية الملاحة التحليق على هذه المناطق([1]).

<u>شروط استعمال الدولة الساحلية لحق التفتيش :</u>

لعل من أهم الضمانات المقررة لمصلحة السفن الأجنبية أثناء إبحارها فى المنطقة الاقتصادية لإحدى الدول والمتهمة بارتكابها لمخالفات بيئية ، أن

---

[1]) جاء نص المادة ٢٢٠ من الاتفاقية محققا لرغبة الدول البحرية الكبرى بقدر المستطاع من حيث تقيد سلطة الدولة الساحلية فى تفتيش السفن الأجنبية حال ارتكابها مخالفة تلوث المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية حيث كان الاتحاد السوفيتي ممثلا عن الدول البحرية الكبرى قد تقدم بمشروع اقتراح للجنة الثالثة المنبثقة عن المؤتمر الثالث فى الدورة الرابعة التي عقدت فى نيويورك فى الفترة من ٣/١٥ إلى ١٩٧٦/٥/٧ ويتضمن تقيض سلطات الدولة الساحلية فيما يتعلق بحقها فى تفتيش السفن الأجنبية فى المنطقة الاقتصادية ولا يجوز ذلك إلا فى الحالات الخطرة جدا أو فى حالة امتناع السفينة عن تقديم معلومات أو تقديم معلومات مضللة .راجع الاقتراح فى : U.N Doc .A/CONF.62/C.3/L.25

وضعت اتفاقية شروطا عديدة إذا توافرت جميعها ، يتقرر للدولة الساحلية حق تفتيش هذه السفن الأجنبية المخالفة تفتيشا ماديا يتعلق بالمخالفة وهذه الشروط هى :

أولا : أن تكون المخالفة قد تمت فى المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية :

والأمر هنا يجب أن يتعلق بانتهاك السفن الأجنبية للقوانين والمعايير الدولية التى تهدف إلى الوقاية من التلوث الناجم عن السفن وخفضه والسيطرة علية ، ويشترط أن يكون هذا الانتهاك قد حدث فى المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية ، أما إذا حدث هذا الانتهاك فى مناطق أعلى البحار أو فى المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى([١]) فلا يجوز للدولة الساحلية التمسك بهذا الحق ، وهذا ما يتضح من نص المادة (٣/٢٢٠) من اتفاقية .

ثانيا : يجب أن ترتكب السفينة الأجنبية مخالفة ينتج عنها تلويث هام وخطير للبيئة البحرية أو يحتمل أن يهددها بخطر التلوث :

ويقصد من ذلك أن تكون المخالفة التى ارتكبت من السفينة الأجنبية عبارة عن انتهاك للقوانين والمعايير الدولية التى تهدف الى المحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث البحرى (أى انتهاك للقواعد الخاصة باتفاقية لندن والموقعة عام ١٩٥٤ وتعديلاتها الخاصة بالوقاية من تلوث البحار عن طريق السفن، وهى اتفاقية المطبقة حاليا([٢]) أو انتهاك للقواعد التى حلت محلها عند بدأ سريان اتفاقية الجديدة لقانون البحار فى أكتوبر سنة ١٩٨٣ بالنسبة للدول الأطراف فيها، وأيضا انتهاك قواعد اتفاقية (ماربول) Marpol الموقعة فى

---

[1]) راجع : Dauay,op.cit,p.215 وللزيادة فى التفاصيل راجع:
Dupuy, Traite du nouveau droit de la mer,op.cit,pp.1013-1020 .

[2]) من المعروف أن اتفاقية لندن ١٩٥٤ بشأن التلوث الناجم من السفن وتعديلاتها هي الإتفاقية المطبقة حاليا ولقد صدقت جميع الدول العربية عليها ومنها مصر التي وقعت عليها ١٩٦٣/٤/٢٢ ودخلت حيز التنفيذ فى ١٩٦٣/٧/٢٢ ولذلك تعتبر الإتفاقية ملزمة لجميع الدول العربية.

لندن سنة ١٩٧٣ وتعديلاتها بالبروتوكول الموقع عام ١٩٧٨ فـــى لنـــدن) . وهذه المخالفات حددتها اتفاقية بأنها التى تؤدى إلى تصريف هـــام وخطيـــر يسبب تلويث للبيئة البحرية أو يهدد بحدوث تلوث هام لهذه البيئة وهـــذا مـــا يتضح من نص المادة (٥/٢٢٠) من اتفاقية. ولذلك يستبعد هنا أى مخالفات أخرى بسيطة تنتج عن مخالفة القواعد المتعلقة بالمعدات التى يجب أن تكون السفن مجهزة بها طبقا لاتفاقية ماربول .

وإزاء الغموض الذى أحاط نص اتفاقية فيما يتعلق بحجم التصريف الذى يمكن اعتباره هاما وخطيرا ، ذهب جانب من الفقه الغربى وعلى رأسهم الفقيه الفرنسى دواى الى القول بأنه كان واضعو اتفاقية لم يعطونا معيارا محـــددا لتحديد معنى أو حجم التلوث الكبير([1]) فانه يمكن القول بأنه يخرج من نطـــاق التلوث المقصود فى هذا المعنى كل مصادر التلوث التى تنتج عـــن عمليـــات التشغيل العادى للسفن مثل تسرب الوقود أو البترول المستعمل من السفن أثناء إبحارها فى المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية . ومن وجهة نظرهم يمكن تحديد معنى التلوث الهام بمعيار موضوعى بمعنى أنـــه يمكـــن تحديـــد التلوث الهام ، بكونه ناتج عن تصريف كبير مما يترتب علية تلويـــث خطيـــر وهام أى العبرة هنا بحجم التصريف .

ونرى أن نص المادة ٥/٢٢٠ بوضعه الحالى وعدم تحديده لمعنى وحجـــم التلوث الكبير الذى قصدته اتفاقية لتخويل الدولة الساحلية ســـلطة التفتـــيش

---

[1]) ويذهب الاستاذ دواى الى وضع معيار لتحديد معنى وحجم التلوث الكبير فيقول:

"Cette infraction doit entrainer des rejets , ce qui exclut toute autre infraction aux regles porant sur les equipements don't les navires doivent etre dotes en vertu de la convention Marpol. De plus il doit s'agir de rejets importants qui ont cause ou peuvent risquer de causer une pollution notable. Certes ce crilere de l'importance des rejets est loin d'etre precis de meme que celui de pollution notable"

وللزيادة فى التفاصيل حول موقف الفقه الغربى من تفسير نص المادة (٥/٢٢٠) راجع:

Dauay, les sanctions en Matiere de pollution dans la Zone Economique Exclusive, op.cit,pp.210-220.

المادى للسفن الأجنبية ، يمثل جانبا من جوانب القصور فى صياغتها ، لأن ذلك يؤدى الى وجود ثمة مناطق ملوثة ولا يمكننا تحديد ما إذا كان هذا التلوث مسموحا به لكونه تلوث ليس كبيرا ، أو كونه تلوث هام ممنوعا يخول للدولة الساحلية سلطة تفتيش السفينة المرتكبة للمخالفة وكان الأجدر أن يأتى النص بتحديد أكثر دقة بوضعه معيار واضح لمعنى التلوث الممنوع فى المنطقة الاقتصادية بكونه هو التلوث المقصود والخطير بالاضافة الى وصف التصريف الذى يؤدى الى التلوث بأنه تصريف هام ، بمعنى أن التلوث الذى يخول للدولة الساحلية حق تفتيش السفن الأجنبية فى المنطقة الاقتصادية هو التلوث المقصود والخطير من قبل السفينة الأجنبية بالاضافة الى كونه تصريف هام .

يجب أن تكون السفينة الأجنبية قد رفضت إعطاء معلومات عن هويتها أو أى معلومات أخرى ذات صلة بمخالفة التلوث .

ولا يحق للدولة الساحلية تفتيش السفينة الأجنبية المبحرة فى المنطقة الاقتصادية ، إلا إذا رفضت السفينة إعطاء معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية ، وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة التى تكون مطلوبة لتقرير ما إذا كان انتهاكا وقع من هذه السفينة من عدمه . كما يجوز للدولة الساحلية تفتيش السفينة الأجنبية فى حالة ما إذا قدمت هذه السفينة معلومات متصلة بواقعة الانتهاك تكون مخالفة بصورة واضحة عن الحالة الواقعية الظاهرة ومتروك تقدير صدق هذه البيانات من عدمه للدولة الساحلية مسترشدة فى ذلك بواقع الحال والظروف الملابسة للمخالفة المرتكبة([١]).

[1]) يذهب الأستاذ دواى فى مقاله عقوبات التلوث فى المنطقة الاقتصادية الخالصة معلقاً على الشروط التى تطالب بها الاتفاقية الجديدة فى واقعة الانتهاك التى تخول للدولة الساحلية حق تفتيش السفينة الأجنبية المخالفة تفتيشاً ماديا الى القول يتضح من خلال التعرض للشروط التى أقرتها الاتفاقية وتتطلب توافرها= = لكى تخول الدولة الساحلية سلطة تفتيش السفن الأجنبية = =فى المنطقة

تلك هي الشروط التي يجب توافرها لإجراء التفتيش على سفينة أجنبية تفتيشا ماديا وهى تبحر فى المنطقة الاقتصادية لدولة ما حال ارتكابها لانتهاك يتسبب عنه تلويث هام وخطير للبيئة البحرية .

المطلب الرابع
حق الدولة الساحلية فى احتجاز السفن الأجنبية
لارتكابها مخالفة تلوث فى المنطقة الاقتصادية

إذا كانت اتفاقية الجديدة لقانون البحار قد خولت للدولة الساحلية اختصاصات وسلطات تتراوح تنتهك هذه القوانين والأنظمة البيئية وحقهـا فـى مطـاردة السفن الأجنبية التي تنتهك هذه القوانين والأنظمة البيئيـة مطـاردة حثيثـة للتحقيق فى الواقعة ، الى حقها فى تفتيش السفن الأجنبية التي ترتكب مخالفة التلوث لإثبات الواقعة ، فانها ذهبت الى ما بعد من ذلك كثيرا حينمـا أقـرت للدولة الساحلية الحق فى اتخاذ الإجراءات القضائية التي تمكنها من تطبيـق عقوبات جزائية والأمر فى الحال باحتجاز السفينة التي يثبت أنهـا ارتكبـت

الاقتصادية لانتهاكها القوانين والأنظمة البيئية. وهذه الإجراءات يجب أن تكون بعيدة كل البعد عن أن تكون سلطة الدولة الساحلية فى اتخاذها هى سلطة تقديرية بل أن ممارسة هذه الإجراءات مقيـدة بالضوابط والقيود التى حددتها الاتفاقية وان تكون محاطة بالضمانات لهـذا الإجـراء والضـمانات العامة الأخرى المقررة للسفن الأجنبية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة لان تفتيش السفينة وهـى تبحر فى المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة ما دون توافر المبررات الكافية لهذا الحق يعتبر عملاً فادحاً وخطيراً ويرجع ذلك الى كون السفن الأجنبية تتمتع بحرية الملاحة فى المنطقة الاقتصـادية كما لو كانت فى أعالى البحار فلا يكفى لتبرير حق الدولة الساحلية فى تفتيش السفن الأجنبية فـى المنطقة الاقتصادية الخالصة كون هذه السفن قد ارتكبت واقعة تلوث مقصودة وخطرة لكن يجـب أيضا أن يكون التصريف الذى نتج عنه التلوث هو تصريف هام وكبير وان يسبب هذا التصريف أو يهدد بان يسبب تلويثاً كبيراً للبيئة البحرية. راجع المرجع السابق ص ٢١٥.

مخالفة التلوث فى المنطقة الاقتصادية[١]، فقد جاءت المـــادة ٦/٢٢٠ مـــن اتفاقية الجديد وفقا لما يلي :

عندما يتوافر دليل موضوعى واضح على أن سفينة مبحرة فى المنطقـــة الاقتصادية الخالصة لإحدى الدول أو فى بحرها الإقليمى قد ارتكبت فى المنطقة الاقتصادية الخالصة انتهاكا مشار إلية فى الفقرة ٣ يسفر عن تصريف يسبب إلحاق ضرر جسيم أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم بساحل الدولـــة الســـاحلية أو مصالحها المرتبطة به أو بموارد بحرها الإقليمـــى أو منطقتهـــا الاقتصـــادية الخالصة، يجوز لتلك الدولة، رهنا بمراعاة الفرع(٧) شريطة أن يقتضى ذلـــك أدلة القضية أن تقيم وفقا لقوانينها دعوى تشمل احتجاز السفينة.

ويتضح من النص السابق أن اتفاقية خولت للدولة الساحلية اختصاصات فى غاية الخطورة وتصل الى حد إقامة الدعاوى القضائية التى تشتمل علـــى احتجاز السفينة فى حالة انتهاكها للقوانين والأنظمة البيئيـــة فـــى المنطقـــة الاقتصادية الخالصة . وهذا الأمر يحتاج الى زيادة القيود والضمانات التى تحد من سلطة الدولة الساحلية فى الالتجاء الى مثل هذه العقوبة . ومن هنا جاءت اتفاقية الجديدة فى المادة ٥/٢٢٠ فى فقرتيها السادسة والســـابعة بأحكـــام إضافية تتضمن شروطا أخرى بخلاف الشروط التى يجب توافرها فى واقعـــة تفتيش السفن الأجنبية تفتيشا ماديا . ونظرا لخطورة هذا الإجراء فأننا سوف نتناول بقدر من الإيجاز الشروط التى يجب توافرها فى واقعة الانتهـــاك لكـــى يخول للدولة الساحلية احتجاز السفينة الأجنبية .

الشروط التي تسمح للدولة الساحلية باتخاذ إجراءات حجز السفن الأجنبية لانتهاكها القوانين والنظم البيئية في المنطقة الاقتصادية :

---

[١]) راجع: Dupuy,op .cit,p.1020.

بالاضافة الى الشروط العديدة التى يجب توافرها فى الانتهاك المرتكب من السفينة الأجنبية المبحرة فى المنطقة الاقتصادية لدولة ما ، والتى إذا توافرت جميعها تخول اتفاقية الجديدة لهذه الدولة الحق فى تفتيش السفن الأجنبية ، أضافت اتفاقية شروطا أخرى يجب توافرها بالاضافة الى الشروط السابقة لكى يجوز للدولة الساحلية الحق فى اتخاذ الإجراءات لحجز السفن الأجنبية ، ولعل أهم هذه الشروط على الإطلاق هو ضرورة أن يكون هناك دليل واضح وظاهر يدل على أن السفينة الأجنبية قد ارتكبت المخالفة التى أدت الى التصريف الهام والذى نتج عنه أو يحتمل أن يتسبب عنة تلويث كبير وهام للبيئة البحرية .

يجب أن نقف قليلا عند كلمة الدليل الموضوعى الواضح Preuve Manifeste **([1])، فالأمر هنا لا يتعلق بضرورة توافر أسباب جادة للاعتقاد بأن السفينة قد ارتكبت المخالفة كما فى حالة التفتيش المادى للسفن ، بل يجب لاتخاذ اجراء الحجز أن تكون هذه المخالفة صارخة وواضحة .**

---

[1]) ويذهب دواى فى تعليقة على معنى الدليل الموضوعى الواضح الذى تطلبته الاتفاقية فى المادة ٢٢٠/ ٦ لقيام حق الدولة الساحلية فى اقامة الدعوى القضائية التى تتضمن احتجاز السفينة الأجنبية الى القول :

" Ilfaut bien souligner lexigence dune prevue manifeste . il ne ssagit plus alors de simples raisons serieuses de penser que le navire a commis une infraction" .

راجع : Dauay op . cit p. 213.

وكان المندوب السوفيتى فى جلسة المؤتمر الثالث الرابعة التى عقدت فى نيويورك فى الفترة من ٣/١٥ الى ١٩٧٦/٥/٧ أعلن عن رفض الدول البحرية الكبرى لمبدأ تخوتل الدولة الساحلية حق احتجاز السفن الأجنبية حال ارتكابها مخالفات تلوث فى المنطقة الاقتصادية الا إذا توافر للدولة الساحلية الادلة الكافية على قيام السفينة بالانتهاك عن سوء نية أو فى حالة امتناع عن تقديم البيانات التى تثبت هويتها . وأعلن أنه إذا كانت الدول البحرية الكبرى قد أقرت فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة فيجب التقيد لأقصى الحدود فى منح الدولة الساحلية اختصاصات تؤدى ممارستها الى عرقلة حرية الملاحة والتحليق فى هذه المناطق .

- راجع ذلك فى الوثيقة : N.Doc . A/ CONF. 62/ C. 3/ L. 25 op . cit p 19.

ويذهب جانب من الفقه الغربى يتقدمه الفقيه الفرنسى دوى Dauay الى القول بأن الأمر يتعلق فى حالة الواقعة التى تخول للدولة الساحلية الحق فى احتجاز السفن المخالفة بأنها تمثل مخالفة صارخة Linfraction flagrants تلك التى يعرفها قانون العقوبات الفرنسى بأنها المخالفة التى ترتكب حاليا ، أو التى ارتكبت على التو واللحظة ، حيث يكون الدليل الظاهر مرئى ، ويمكن إثبات التصريف الذى تم من خلال عمليات المراقبة التى تتم على ظهر السفينة عند تفتيشها ماديا . ولم يقف الاتجاه الفقهى السابق إلى حد ضرورة اشتراط أن تكون المخالفة التى تخول للدولة الساحلية الحق فى حجز السفن الأجنبية مرتكبة المخالفة أن تكون هذه المخالفة من قبيل المحالفات الصارخة بل ذهب الأستاذ Dauay الى حد القول بضرورة اشتراط توافر حالة التلبس فى هذه المخالفة ، وبمعنى أن تكون فى حالة تلبس كامل بالمعنى القانونى المتعارف علية فى التشريعات العقابية الوطنية (1)، ويجمل سيادته الشروط التى يجب توافرها فى المخالفة المرتكبة فى المنطقة الاقتصادية التى تبيح للدولة الساحلية الحق فى احتجاز السفينة الأجنبية فى الشروط التالية :

يجب أن تقوم هناك حالة تلبس كامل فى واقعة التصريف من السفينة الأجنبية فى المنطقة الإقتصادية الخالصة.

٢ــ يجب أن تكون واقعة التصريف من المخالفات الصارخة والخطيرة.

٣ــ أن تقوم علاقة سببية بين واقعة التصريف وتلوث البيئة البحرية نتيجة لهذا التصريف.

---

(1) يرى الاستاذ ديوى أن حق الدولة الساحلية فى ممارسة حق المطاردة الحثيثة والقيام باحتجاز السفن الأجنبية التي ارتكبت مخالفة فى المنطقة الاقتصادية هو بالتأكيد امتداد وتوسيع فى الاختصاصات المخولة للدولة الساحلية ويجب أن يكون هذا التوسع فى الاختصاصات مقيد للغاية ومحاط بالعديد من الضمانات من أجل حماية الصالح العم للجماعة الدولية المتمثل فى حرية الملاحة والتحليق فى المنطقة الاقتصادية الخالصة.. راجع:

Dupuy, Traite du nouveau droit de la mer op. cit, pp. 1021

٤ــ يجب أن لا يكون إثبات واقعة التصريف محلاً لجدل أو خلاف بــل تكــون قاطعة وواضحة.

٥ــ يجب أ ن يتعلق الأمر هنا بانتهاك قاعدة مــن قواعــد القــانون الــدولي. ويستطرد سيادته إلى القول بأنه إذا توافرت الشروط السابقة تستطيع الدولــة الساحلية إزاء مخالفة تلوث ارتكبت فــي منطقتهــا الاقتصــادية أن تتخــذ الإجراءات القانونية ضد القبطان السفينة الأجنبية كما لها ان تأمر باحتجاز السفينة هذا الاحتجاز فى القانون الفرنسي هو الإجراء المقابل لما يطلق عليه القانون الإنجليزي Wrest

ونرى أن حق الدولة الساحلية فى حالة انتهاك القوانين والأنظمة البيئية فــي منطقتها الاقتصادية الخالصة فى اتخاذ عقوبات ذات طابع جزائي تتمثــل فــي القيام باحتجاز السفن الأجنبية هو بالتأكيد توسيع كبير فى اختصاصات الدولــة الساحلية على حساب اختصاصات دولة العلم ولكنه توسع ضــروري لحمايــة البيئة البحرية ضد التلوث بعد التقدم العلمى الكبير وظهور مصادر عديدة وغير تقليدية للتلوث البحري.

المطلب الخامس
حق الدولة الساحلية فى فرض العقوبات النقدية
على السفن المخالفة للقوانين والأنظمة البيئية

لعل سلطة الدولة الساحلية فى فرض العقوبــات النقديــة علــي الســفن الأجنبية، فى المنطقة الاقتصادية، هي من أهم الاختصاصــات التــي خولتهــا اتفاقية للدولة الساحلية فى مجال حماية البيئة البحرية ضد التلوث البحــرى والعمل علي مكافحته وخفضه والسيطرة علية.ولم تحدد اتفاقية قيمة المبلــغ الذي تفرضه الدولة الساحلية علي السفن الأجنبية وتركت تقدير هزة المبالغ للدولة الساحلية، فهي مسالة موضوعية تتوقف علي حجم الانتهاك والضــرر المترتب علية وكون الانتهاك والضرر المترتب علية وكون الانتهاك مقصــود

من السفينة أو نتيجة إهمال([1]) ، وإذا كانت اتفاقية قد خولت الدولة الساحلية سلطة توقيع الغرامة النقدية علي السفن الأجنبية لانتهاكها القوانين والأنظمة البيئية فى المنطقة الاقتصادية،فإنها بتقيدها سلطة الدولة الساحلية فى توقيع الغرامة المادية فقط دون الالتجاء إلي العقوبات الأخرى السالبة للحرية فأنها بذلك تكون قد أرست قواعد أهم واخطر الضمانات والقيود التي أقرتها اتفاقية لمصلحة دولة العلم علي حساب مصالح الدولة الساحلية التي تتمثل فى حماية البيئة البحرية ضد التلوث([2]).

واشتملت هزة اتفاقية علي القواعد التي تتضمن حق الدولة الساحلية فى فرض العقوبات النقدية والقيود التي تحد من سلطتها فى فرض العقوبات السالبة للحرية.فقد جاء نص المادة ٢٣٠ من اتفاقية وفقا لما يلي:

١- لا يجوز ان تفرض الا العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي من انتهاكات للقوانين والأنظمة الوطنية،أو للقواعد الدولية المنطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة علية.

٢- لا يجوز أن تفرض إلا العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي من انتهاكات للقوانين والأنظمة الوطنية أو القواعد والمعايير الدولية المنطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية

---

[1]) حيث نصت المادة ٢٣٢ من الاتفاقية الجديدة للبحار على ما يلي:" تكون الدولة مسئولة عن الضرر أو الخسارة المنسوبة إليها والناشئة عن تدابير اتخذتها عملا بالفرع ٦ وذلك فى حالة ما إذا كانت مثل هذه التدابير غير مشروعة أو تتجاوز التدابير المطلوبة بصورة معقولة فى ضوء المعلومات وتكفل الدولة طرقا للرجوع إلى محاكمها لاتخاذ إجراءات بشأن مثل هذا الضرر أو هذه الخسارة"

[2]) راجع: الدكتور إدريس الضاحك " تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر" المرجع السابق ص ٤٦.

وخفضه والسيطرة علية.إلا فى حالة فعل التلويث متعمد وخطير داخل البحر الإقليمى.

٣-تراعي الحقوق المعترف بها للمتهم أثناء سير الدعوى المقامة بشان الانتهاكات التي ترتكبها سفينة أجنبية والتي قد يترتب عليهـا فـرض عقوبات.

وباستعراض نص المادة المذكورة يتضح أن تقيد سلطة الدولة السـاحلية بتوقيع العقوبات النقدية هو قيد أخر من القيود العديدة التي فرضتها اتفاقيـة علي الدولة الساحلية فى ممارستها لاختصاصاتها فى مسائل حمايـة البيئـة البحرية ضد التلوث فى المنطقة الاقتصادية الخالصة حيث قررت اتفاقية بان لا تفرض الدولة الساحلية إلا العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السـفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي فى منطقتها الاقتصادية الخالصة من انتهاكات ومخالفات للقوانين والأنظمة الوطنية والقواعد والمعايير الدوليـة المنطبقـة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة علية.

ويتضح من النص السابق المادة٢٣٠ أن المسالة تتعلق هنـا بمخالفـات ترتكب فى المنطقة الاقتصادية الخالصة من سفن أجنبية، ولكن هذا لا يغل يـد الدولة الساحلية فى أن تفرض العقوبات المقيدة كالسجن مثلا علي رعاياها عن المخالفات التي ترتكبها سفن تحمل علمها فى منطقتها الاقتصادية الخالصة، أو فى منطقة اقتصادية خالصة لدولة أخري([1]). ووجه القيود علي سلطة الدولة

[1]) ومن أهم التشريعات الوطنية التي نصت على ضرورة تقيد الدولة السـاحلية بحـق تقيـد الدولـة الساحلية بحق توقيع الغرامة على السفن الأجنبية التي ترتكب مخالفات تلويث أيا كان قـدرها فـي المنطقة الاقتصادية الخالصة طبقا لأحكام القانون الولى العام، هو القانون الفرنسي الصادر فى ١٦ يوليو عام ١٩٧٦ الذي نص على الحد الأدنى والأقصى لمقدار الغرامة مع عـدم تقيـد السـلطات الفرنسية بتوقيع ما تراه من مخالفات تلويث فب المنطقة الغقتصادية الخالصة لفرنسا او أي منطقـة اقتصادية خالصة بدولة أخرى إذا توافرت السلطة لدولة العلم لمحاكمة رعاياها وفقا للقانون الدولى.

الساحلية فى عدم توقيع العقوبات السالبة للحرية فى هذا المجال يجد أساسه فى أن القانون الدولي لا يسمح إلا بفرض الغرامة النقدية علي السفن الأجنبية التي ترتكب مخالفات تلوث فى منطقتها الاقتصادية،وليس توقيع عقوبة الحبس.ووفقا لنص المادة ٢٣٠ لا يجوز للدولة الساحلية الالتجاء إلي توقيع عقوبة الحبس عن مخالفات التلوث البحري،إلا فى حالة واحدة وهي حالة التلوث المقصود والخطير Delibere et Grave **فى البحر الإقليمي([1]).وهذا يعني أن الدولة الساحلية لا يجوز لها أن تفرض من عقوبات لانتهاك القوانين والأنظمة البيئية فى المنطقة الاقتصادية إلا العقوبات النقدية فقط أو الحبس فقط أو الجمع بينهما للانتهاكات المقصودة والخطيرة التي تقع من السفن الأجنبية فى البحر الإقليمي.**

وتجدر الإشارة إلي أن القيد السابق والمقرر بمقتضى نص المادة ٢٣٠ من اتفاقية الجديدة هو قيد مماثل ويتطابق مع النص الخاص بالمادة ٧٣ من نفس اتفاقية والذي يتضمن تقيد الدولة الساحلية فى سلطتها فى فرض العقوبات المتعلقة بانتهاك النظم والقوانين الخاصة بالصيد فى المنطقة الاقتصادية وذلك بفرض العقوبات المالية فقط دون اللجوء إلي تطبيق عقوبة الحبس. ولكن وجه الخلاف بين كلا النصين هو أن النص الثاني المادة٧٣ أباح للدولة الساحلية حق توقيع العقوبات المتعلقة بانتهاك النظم والقوانين الخاصة بالصيد

---

[1]) حيث نصت المادة ٧٣ من الاتفاقية الجديدة للبحار الموقعة عام ١٩٨٢ على ما يلى:

- لا يجوز أن تشمل العقوبات التى تفرضها الدولة الساحلية على مخالفة قوانينها وانظمتها المتعلقة بمصايد الأسماك فى المنطقة الاقتصادية الخالصة عقوبة السجن الا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك ولا أي شكل آخر من العقوبة البدنية.
- فى حالات احتجاز السفن الأجنبية او احتباسها على الدولة الساحلية ان تسارع الى إبلاغ دولة العلم بالوسائل المناسبة بالاجراء المتخذ واية عقوبات تفرض بعد ذلك.

فى المنطقة الاقتصادية،وذلك بفرض العقوبات المالية فقط دون اللجوء إلــي تطبيق عقوبة الحبس .ولكن وجة الخلاف بين كلا النصين هو أن النص الثاني المادة ٧٣ أباح للدولة الساحلية حق توقيع العقوبات المقيدة للحرية ومنهــا السجن فى حالة اتفاق الدولة المعنية علي ذلك.وهي زيادة من وجهة نظرنــا عديمة الجدوى نظرا لأنة فى التطبيق العملي لا يعقل أن تعقد الدولة الأخــرى مع الدولة الساحلية اتفاقيات تتعهد بمقتضاها تلك الدول بموافقتها علي معاقبة الدولة الساحلية لرعاياها بالسجن([1]).

ونرى أن الاتفاقية فى تقييدها لسلطة الدولة الساحلية فى فرض العقوبات النقدية فقط لمواجهة انتهاك السفن الأجنبية للقوانين والــنظم البيئيــة فــى المنطقة الاقتصادية،هو تعنت من واضعي اتفاقية يخدم فى جــوهرة مصــالح الدول البحرية الكبرى علي حساب مصالح الدولة الساحلية المتمثلة فى حماية البيئة البحرية ضد التلوث البحري.وهي مصالح أجدر بالرعاية ،علما بان كثير من الدول وعلي رأسها الدول البحرية الكبرى قررت فى قوانينهــا الجنائيــة الحديثة العقوبات السالبة للحرية حتى فى حالات التلوث الغير مقصودة القليلة المخاطر.وتجدر الإشارة إلي أننا إذا كنا قد تناولنا فيما ســبق لاختصاصــات الدولة الساحلية فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن والضوابط والقيود التي قررتها اتفاقية التي تحد من سلطة الدولة الســاحلية فى ممارسة الحقوق والسلطات المخولة لها بمقتضى نص اتفاقية .إلا أننا نحن بصدد الحديث عن سلطات الدولة الساحلية والقيود التــي تــرد علــي هــزة السلطات لا يفوتنا أن نشير إلي موضوع حصانة السفن الحربية الأجنبية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة.ولذلك قبل أن نختتم حــديثنا عــن اختصاصــات

---

[1]) راجع: Ibid,p.221

الدولة الساحلية وسلطاتها فى مسائل مكافحة التلوث البحرى الناجم عن السفن فى المنطقة الاقتصادية الخالصة سوف نشير إلي موقــف اتفاقيــة الجديــدة لقانون البحار من السفن الحربية.

المطلب السادس

حصانة السفن الحربية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة

سلطة الدولة الساحلية فى توقيع العقوبات المقررة علي السفن الأجنبيــة التي ترتكب مخالفات التلوث فى منطقتها الاقتصادية الخالصة لا تنطبق علــي السفن الحربية طبقا لنص المادة ٢٣٦ من اتفاقية الجديــدة الــذي يســتبعد صراحة السفن الحربية أو قطعة بحريــة مســاعدة أو غيرهــا مــن الســفن والطائرات التي تملكها أو تشغلها دولة ما ،وتكون مستعملة وقتئذ فقــط فــي خدمة حكومية غير تجارية.وتعتبر حصانة السفن الحربية مطلقة فى المنطقــة الاقتصادية الخالصة مثل أعالى البحار،ولا تستطيع الدولة الساحلية علي عكس ما هو وارد وفقا لنظام البحر الإقليمي أن تطلب خروج ســفينة حربيــة مــن منطقتها الاقتصادية الخالصة حتى لو ارتكبت هزة السفينة مخالفات تلوث فى تلك المنطقة(١).

---

[1]) تتمتع السفن الحربية بحصانة سيادية كاملة فى أعالى البحار والمناطق الاقتصادية الخالصة لكافة الدول، كما انها تتمتع بالحصانة القضائية والحصانة ضد أي تدخل مادى عليها من سفن دول أخرى فى كافة المناطق البحرية ولقد تعددت الاتفاقيات الدولية التى نصت على هذه الحصانة مثــال ذلــك اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار ١٩٨٢، المواد ٨و٩ من اتفاقية جنيف لأعــالي البحــار سنة ١٩٥٨ والمادة ٢/٢ من اتفاقية بروكسل الموقعة فى ١٩٦٩/١١/٢٩ والخاصة بالتــدخل فــى أعالى البحار فى حالات الحوادث البحرية واتفاقية لندن سنة ١٩٧٣ بشأن مكافحة التلوث البحــرى الناجم عن السفن كما أقر هذه الحصانة العرف المتبادل بين الدول منذ زمن بعيد.

– وللزيادة فى التفاصيل حول الحصانة السيادية السفن الحربية راجع على وجه التحديد باللغة الأجنبية :

Treves,op.cit,pp.743-742.

ويلاحظ أن اتفاقية لم تقرر للدولة الساحلية أية سلطات على السفن الأجنبية الحربية التي ترتكب مخالفات تلوث أو يتسبب مرورها فى المنطقة الاقتصادية فى تهديد خطير للبيئة البحرية،اللهم إلا ضمانا محدودا لا يكاد أن يذكر يتمثل فى أن الدولة مالكة السفينة الحربية عليها أن تضمن بواسطة اعتماد تدابير مناسبة أن لا تخل بعمليات وإمكانيات تشغيل تلك السفن على نحو يتمشى إلي الحد المعقول والعملي مع هذه اتفاقية .

ويرى الأستاذ دواى أن نص المادة ٢٣٦ من الجزء الثانى عشر للاتفاقية هو نص واضح وصريح فى توفير الحصانة السيادية التامة للسفن الحربية وما يماثلها وفقاً لنص اتفاقية(١). ويرى أن هذه الحصانة مطلقة فى مواجهة الدولة الساحلية فى منطقتها الاقتصادية الخالصة وان نص المادة المذكورة الذى جاء وفقاً لما يلى ومع ذلك تضمن كل دولة ... الى أخر المادة هو لغو وزيادة لا مبرر له لأنه لا يوفر أدنى قدر من الضمانات للدولة الساحلية فى مواجهة السفن الحربية حال ارتكابها اى مخالفات تلوث فى المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة ما(٢).

المطلب السابع
حق الدولة الساحلية فى تعليق البحث العلمى وإيقافه
فى منطقتها الاقتصادية بهدف حماية البيئة البحرية

خولت اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار عام١٩٨٢ لكافة الدول والمنظمات الدولية المختصة، الحق فى إجراء البحث العلمي البحرى مع مراعاة حقوق

---

1) Oxman, Le Regime des Navires de Guerre ,op. cit p.35.
Dauay," Les Sanction en Matiere de pollution dans la zone Economique Exclusive", op.citp.223.

2) راجع نص المادة ٢٣٦ من الاتفاقية من قانون البحار الموقعة عام ١٩٨٢ فى المجلة المصرية للقانون الدولى المجلد ٣٨ المرجع السابق الإشارة إليه.

وواجبات الدول الأخرى المقررة باتفاقية([1]). ورسمت اتفاقية بوضوح ضوابط البحث العلمي البحري الذى يتعين فى المقام الأول، أن يتم إجراؤه للأغــراض السلمية دون غيرها من الأغراض العسكرية أو غير السلمية بوجه عــام([2]). وتملك الدولة الساحلية الحق فى وضع الشروط التي تستهدف مصالحها مــن جراء البحث العلمي فى منطقتها الاقتصادية الخالصة،حيث نصت المــادة٢٤٦ من اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢ علي:

١) للدولة الساحلية فى ممارستها لولايتها الحق فى تنظيم البحــث العلمــي البحرى فى منطقتها الاقتصادية الخالصة وعلي جرفها القارى والترخيص به وإجراؤه وفقا للأحكام ذات الصلة بهذه اتفاقية .

٢) يجري البحث العلمي فى المنطقة الاقتصادية الخالصة وعلي الجرف القاري بموافقة الدولة الساحلية.

٣) وعندما يتوافر للدولة الساحلية الأدلة الكافية على أن البحث العلمي البحرى الذي يجري بناء علي موافقتها وعلي الشروط المحدودة مسبقاً، لم يعد منفذا طبقا لهذه الشروط ومنها بطبيعة الحال شروط عدم المساس بالبيئة البحرية بتلويثها،فإن لها الحق فى تعليق أو إيقاف البحث العلمي ،حال عدم وفاء الجهة الباحثة بالتزاماتها، وبذلك جاء نص الفقرة الخامسة من المادة ٢٤٦من اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢ ،حيث نصت علي انه:

٤) غير أنه يجوز للدولة الساحلية ،في ممارستها لصلاحيتها التقديريــة أن تحجب موافقتها علي إجراء دولة أخري ،أو منظمــة دوليــة مختصــة لمشروع بحث علمي بحري فى المنطقة الاقتصادية الخالصــة أو علــي

---

[1]) راجع الدكتور صلاح عامر" القانون الدولى للبحار" المرجع السابق ص ٥٣٦

[2]) راجع نصوص المادة ٢٤٥، ٢٤٦، ٢٤٨، ٢٤٩، ٢٥٣ من إتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢ للغة العربية فى المجلد ٣٨، المرجع السابق الإشارة إليه وللزيادة فى التفاصيل حول النظام القانوني للأبحاث العلمية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة راجع الدكتور يوسف محمد عطاري" النظام القانوني للأبحاث العلمية فى البحار والمحيطات". الطبعة الأولى الصفاة، الكويت،١٩٨٠ ص٢١٥ وما بعدها.

الجرف القاري لتلك الدولة الساحلية إذا كان هذا المشروع ينطوي علي حفر واستخدام المتفجرات أو إدخال مواد ضارة إلي البيئة البحرية ..."

كما أكدت المادة ٢٥٣ من نفس اتفاقية حق الدولة الساحلية فى تعليق أية أنشطة بحث علمي داخل منطقتها الاقتصادية إذا خالفت الجهة الباحثة الشروط المحددة من قبل وأخلت بالتزاماتها تجاه الدولة الساحلية،حيث نصت المادة سالفة الذكر علي انه :

١) يكون للدولة الساحلية الحق فى طلب تعليق أية أنشطة بحث علمي يحري جارية داخل مناطقها الاقتصادية الخالصة أو علي جرفها القارئ.

أ- إذا لم تكن أنشطة البحث العلمي تجري وفقا للمعلومات المحددة حسب المنصوص علية فى المادة ٢٤٧، التي استندت إليها موافقة الدولة الساحلية.

ب-إذا أحجمت الدولة أو المنظمة الدولية المختصة التي تجري البحث العلمي علي ألامتثال لأحكام المادة ٢٤٩ بشأن حقوق الدولة الساحلية فيما يتعلق بالمشروع العلمي البحرى.

٢) يكون للدولة الساحلية الحق فى أن تطلب إيقاف أية أنشطة بحث علمي بحري فى حالة عدم وجود أي امتثال لأحكام المادة ٢٤٨ يبلغ حد إدخال تغير رئيسي علي مشروع البحث أو أنشطة البحث .

ويلاحظ على نص المادة ٢٤٦والمادة ٢٥٣ فى سبيل تقرير الجزاء على مخالفة الجهة الباحثة بالتزاماتها أو بالشروط المحددة مسبقا من قبل الدولة الساحلية أنها تراوحت بين سلطة الدولة الساحلية فى وقف أعمال البحث الجارية أو تعليقها حسب الحال. ولذلك فإن هناك سؤال فى هذا المقام مفاده: ماذا تعنى اتفاقية بسلطة الدولة الساحلية بوقف البحث العلمي أو تعليقه؟

من وجهة نظرنا يمكننا القول بان إيقاف البحث العلمي يختلف فى مضمونه عن تعليقه حيث إيقاف البحث العلمي يقصد به حق الدولة الساحلية فى وقــف مواصلة الجهة الباحثة لأبحاثها كجزاء لعدم الوفاء بالتزاماتها تجاه الدولــة الساحلية وإخلالها بالشروط المحددة مسبقا , فى حين أن التعليق يقصــد بــه إرجاء أعمال البحث مؤقتا لإعطاء الفرصة للجهة الباحثة بمراجعــة نفســها والوفاء بالتزاماتها , فإذا راجعت خطتها وأوفت بهذه الالتزامات عــادت إلــي أعمال البحث التي سبق تعليقها ,وألا فان الدولة الساحلية لها أن توقف أعمال البحث . إذا يمكن القول أن التعليق هو مرحلة انتقالية يتبعها إمــا مواصــلة أعمال البحث أو الوصول إلي مرحلة إيقافه .

وكانت جلسات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار عام ١٩٨٢ قد شــهدت مناقشات كثيرة بين وفود الدول الصناعية من جهة ووفود دول مجموعــة ال ٧٧ ومنها الدول العربية , حيث كانت دول ال ٧٧ تنادي بحق الدولة الساحلية فى توقيف البحث العلمي فى المنطقة الاقتصادية والجرف القاري بشروط دون ما حاجة لتقيد ذلك بمرحلة سابقة , فى حين أن الدول الصناعية كانت تشترط تعليق البحث العلمي كمرحلة أولي قبل إيقافه لإعطاء فرصة للدولــة الباحثــة لتطبيق متطلبات الدولة الساحلية [1]ولكن جاء نص المادة ٢٥٣ من الصــياغة النهائية لاتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢ ليحقق نوعا مــن التــوازن بــين الفكرتين بحيث يمزج بين الحق فى الإيقاف مباشرة وبــين ضــرورة تطبيــق التعليق كمرحلة أولي قبل الإيقاف حيث حصرت حــالات الإيقــاف والتعليــق ووضعت لذلك شروطا حتى لا يحدث أي تعســف يمــس بحقــوق الدولــة أو

---

1) راجع اقتراح الدول الصناعية المقدم من الاتحاد السوفيتي ودول أخري فى الوثيقة :
U.N DOC. A/CONF.62/C.3\L 62 .

– وراجع اقتراح دول ٧٧ والمقدم من طرف العراق عام ١٩٧٥في الوثيقة:
U.N DOC. A/CONF.62/C.3\L .13 REV.2,du 21AVril 1975.

المنظمة الباحثة. ولكن فى نفس الوقت حرصت علي توازن قواعدها بحيث أعطيت الدولة الساحلية أحيانا الحق فى طلب الإيقاف وأحيانا أخري فى طلب التعليق ثم تركت بعدها مرحلة يمكن يحصل طلب الإيقاف([1]).

والجدير بالذكر أن البحث العلمي البحرى قد تقوم به سفينة , بل يصدق القول إذا قلنا إن البحث العلمي يتم فى اغلب الأحيان بواسطة السفن، ولذلك يمكن القول بان اتفاقية علي الرغم من أنها قصرت سلطة الدولة الساحلية علي حقها فى أن تحجب موافقتها البحث العلمي إذا رأت انه قد ينطوي علي معني المساس بالبيئة البحرية فى منطقتها الاقتصادية , إلا أننا نري أن للدولة الساحلية الحق فى أن تمنع السفن الأجنبية التي تقوم بإجراء البحث العلمي فى منطقتها الاقتصادية من الاستمرار فى أعمال البحث الجارية , كما لها أن تأمر بتعليقه وذلك حسب جسامة الخطر الذي ينجم عن عمليات البحث , استنادا إلي ما خولته اتفاقية للدولة الساحلية من سلطات واختصاصات علي السفن الأجنبية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة فيما يتعلق بالمساس بالبيئة البحرية بوجه عام .

الفرع الثاني
الضمانات التي قررتها اتفاقية لمصلحة السفن المخالفة
المتعلقة بإجراءات الدعاوى القضائية

تعتبر الاختصاصات التي خولتها اتفاقية الجديدة للدولة الساحلية باتخاذ ما يلزم من إجراءات قضائية يمكن أن تصل إلي حد رفع دعاوى حجز للسفينة الأجنبية المخالفة , أو فرض العقوبات النقدية , خروجا علي قواعد القانون الدولي التقليدي والقانون الدولي العرفي , التي تؤكد حرية الملاحة . وللحد من سلطة الدولة الساحلية فى الالتجاء إلي استخدام هذه الحقوق والسلطات ,

1) راجع الدكتور إدريس ، اتفاقية قانون البحار والمصالح العربية ، المرجع السابق، ص٥٠.

ولتفادي أي تعسف أو تجاوز من الدولة الساحلية وتحقيق أحسن الظروف لأمن الملاحة البحرية , فقد وضعت اتفاقية الضوابط والضمانات التي تنظم عملية ممارسة الدول الساحلية لهذه الاختصاصات . وهذه الضوابط والضمانات قد تكون ضمانات عامة تتناول تنظيم استخدام هذا الحق (الحق فى إقامة الدعاوى القضائية) وترسم حدود العلاقة بين الدولة الساحلية ودولة علم السفينة, والي جانب هذه الضمانات العامة توجد أنواع خاصة من الضمانات تشمل قواعد , إجرائية قضائية تلتزم الدولة الساحلية بأتباعها لضمان سلامة الدعوى القضائية المرفوعة علي السفن الأجنبية , وتضمن فى المقابل مصلحة دولة علم السفينة([1]).

المطلب الأول : القيود والضمانات العامة :الإضافة إلي الشروط التي تطلبها اتفاقية فى المادة ٢٢٠ لقيام حق الدولة الساحلية فى تفتيش السفن الأجنبية واحتجازها , قررت اتفاقية العديد من القيود والضمانات العامة التي تنظم مقارنة الدولة الساحلية لاختصاصها فى رفع الدعاوى القضائية علي السفن الأجنبية لارتكابها مخالفات تلوث فى المنطقة الاقتصادية ولعل من أهم هذه القيود والضمانات :

أ-عدم إقامة دعوى الحجز علي السفينة الأجنبية عندما تكون موضوع تحري عن واقعة التلوث المنسوبة إليها .

ب- إخطار دولة العلم "دولة علم السفينة" دون تأخير بمختلف الإجراءات القضائية التي تعتزم الدولة الساحلية اتخاذها ضد السفينة الأجنبية المنسوب إليها المخالفة.

---

[1]) راجع : Dauay,"op.cit .216.

وللزيادة فى حول مدي القيود والضمانات التي تحد من اختصاصات التي من اختصاصات الدولة الساحلية بالإجراءات القضائية ضد السفن الأجنبية فى المنطقة الاقتصادية الخالصة،راجع:
Willem-Ripagen"laNavigation dans le Nouveau Droit la Mer,"Op.cit. pp.142-160.

ج-عندما تبدأ الدولة الساحلية بإقامة الدعوى القضائية ضد السفينة الأجنبية المنسوب إليها واقعة التلوث فى المنطقة الاقتصادية . عليها أن تتخذ كافة التدابير لتسهيل سماع أقوال الشهود , وتضمن حسن سـير المرافعـات , وتقبل أدلة أي دولة أو المنظمة الدولية المختصة (امكو) , كما يجب عليها تسهيل اشتراك الممثلين الرسميين لهذه المنظمة فى المرافعات , وكـذلك ممثل دولة أخري تتضرر من واقعة التلوث المقصود (المادة ٢٢٣).

د- يجب علي الدولة الساحلية عـرض كافـة التقـارير المتعلقـة بالتـدابير والإجراءات التي اتخذت علي دولة علم السفينة المنسوب إليها المخالفـة (المادة ٢٣١) .

ذ- يجب علي الدولة الساحلية إخطار الممثلين الدبلوماسيين أو موظفو السلك القنصلي بكل التدابير والإجراءات التي اتخذتها بشان واقعة التلوث.

ر- تلتزم الدولة الساحلية بعدم التفرقة فى المعاملة بـين السـفن الأجنبيـة المختلفة حال توقيع العقوبات المقررة بمقتضي اتفاقية علـي مخالفـات التلوث فى المنطقة الاقتصادية الخالصة (المادة ٢٢٧) .

ز- علي الدولة الساحلية الالتزام بالإفراج الفوري عن السفن وإخلاء سـبيل طاقمها متي تم إيداع الكفالة أو أي ضمان مال أخر (المادة ٢٩٢).

ل- لا يجوز أن تمارس التدابير التنفيذية ضد السفن الأجنبية فـى المنطقـة الاقتصادية الخالصة إلا بواسطة الموظفين الرسميين أو السـفن الحربيـة وغيرها من السفن والطائرات الأخرى المخول لها قانونـا القيـام بهـذه التدابير " المادة ٢٢٤"(١).

1) راجع: Dauay,op.cit.p,218.

المطلب الثانى
القيود والضمانات الخاصة

بخلاف الضمانات العامة المتعلقة بالإجراءات التي يمكن للدولة الساحلية اتخاذها عند رفع الدعاوى القضائية ضد السفن الأجنبية المنسوب إليها انتهاك القوانين والنظم البيئية فى المنطقة الاقتصادية , هناك التزامات وقيود أخرى تقع علي الدولة الساحلية, الهدف الأساسي من إقرارها وفقا للاتفاقية هو خلق نوع من التوازن بين مصالح الدولة الساحلية ومصالح دولة علم السفينة . ومن أهم هذه الضمانات والقيود :

قاعدة توقف الدعوى القضائية لصالح دولة علم السفينة :

والفرض هنا أن دولة علم السفينة وهي الدولة (س) قد أقامت دعوى قضائية ضد السفينة التي تحمل علمها لمخالفة القوانين والنظم البيئية فى المنطقة الاقتصادية لدولة ما وهي الدولة (ج) , فان اتفاقية تلزم الدولة الساحلية (ج) أن توقف الدعوى القضائية المرفوعة ضد السفينة التي ترفع علم الدولة (س) بشرط أن تكون الدعوى عن نفس المخالفة وان تتخلي الدولة الساحلية(ج) عن هذه الدعوى تماما وفي هذه الحالة يجب علي دولة العلم (س) أن تسلم إلي الدولة الساحلية (ج) التي كانت قد أقامت الدعوى وتخلت عنها ملفا كاملا للدعوى وسجلاتها وهذه القاعدة مقررة باتفاقية بموجب نص المادة ٢٢٨ حيث نصت علي انه :

"١- توقف الدعوى المقامة لفرض عقوبات بصدد أي انتهاك للقوانين والأنظمة المطبقة أو للقواعد والمعايير الدولية المتصلة بمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه ترتكبه سفينة أجنبية خارج البحر الإقليمي للدولة التي أقامت الدعوى، وذلك بمجرد إقامة دعوى من قبل دولة العلم لفرض عقوبات فيما يتعلق بتهم مماثلة خلال ستة اشهر من تاريخ إقامة الدعوى للمرة الأولي إلا إذا تعلقت هذه الدعوى بقضية ضرر جسيم لحق

بالدولة الساحلية أو كانت دولة العلم المعنية قد تغاضت تكرارا عن الوفاء بالتزامات ما بتنفيذ القواعد والمعايير الدولية المنطقية تنفيذا فعــالا فيمـــا يتصل بالانتهاكات المرتكبة من قبل سفنها وعندما تطلب دولة العلم إيقاف الدعوى([1]) وفقا لهذه المادة , عليها فى الوقت المناســب أن تضــع فـــى متناول الدولة التي سبق لها أن أقامت الدعوى ملفا كاملا بوثائق القضـــية وسجلات الدعوى وعندما تحسم الدعوى التي أقامتها دولة العلم , تصــبح الدعوى الموقوفة منتهية وبمجرد سداد التكاليف المتكبدة بالنسبة إلي تلك الدعوى تفرج الدولة الساحلية عن أي كفالة مودعة لديها أو أي ضـــمان مالي مناسب أخر مقدم إليها بصدد الدعوى الموقوفة.

٢- لا تقام دعوى لفرض عقوبات علي السفن الأجنبية بعد انقضـــاء ثـــلاث سنوات علي التاريخ الذي ارتكب فيه الانتهاك , ولا تقام دعوى من قبـــل أي دولة فى حالة سبق إقامة دعوى أخري لدعوى رهنا بمراعاة الأحكام المبينة فى الفقرة أ .

٣- لا تخل هذه المادة بحق الدولة العلم فى اتخاذ أي تدابير بما فى ذلك إقامة دعوى لفرض عقوبات وفقا لقوانينها وبصرف النظر عن دعوى ســابقة أقامتها دولة أخرى".

---

[1]) راجع د/ إدريس الضحاك، تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحار، المرجع السابق،ص ٤٥ = = راجع أيضا، الدكتور إدريس الضحاك، التقرير المقدم إلي الندوة الدبلوماسية التي عقدت فـــي أبـــو ظبي عام ١٩٨٧، المرجع السابق، ص ١٨ وما بعدها. وللزيادة فى التفاصيل حول القيود و الضمانات الخاصة التي تحد من اختصاصات الدولة الساحلية فى رفع الدعوى القضائية ضـــد الســـفن الأجنبيـــة والمقررة لمصلحة دولة العلم، راجع:Dauay ، عقوبات التلوث فى المنطقـــة الاقتصـــادية الخالصـــة والضمانات المقررة لمصلحة دولة العلم وفقا لأحكام القانون الدولي العام، المرجـــع الســـابق، مـــن ص٢١٨ إلي ص ٢٢٣.

ويلاحظ علي النص السابق أن اتفاقية نظمــت قاعــدة توقــف الــدعوى القضائية لصالح دولة العلم , فلم تتركها دون ضوابط بل وضعت مــن خــلال النص السابق من الضوابط والضمانات ما يحقق نوع من التوازن بين حــق الدولة الساحلية فى رفع الدعاوى القضائية وتحقيق كافة الضــمانات لدولــة العلم ولعل من أهم هذه الضوابط وفقا للنص هو ضرورة أن تقام الدعوى من قبل دولة العلم خلال الستة شهور التالية لعريضة الدعوى القضــائية التــي أقامتها الدولة الساحلية. وهذا يكون فى الغالب فى حالة الوقائع التي تكــون قليلة الضرر ولا تمثل أهمية كبيرة للدولة الساحلية(١). إلا إنه توجد حالتان لا يمكن للدولة الساحلية فيهما أن تتخلى عن دعواها القضائية بموجب اتفاقيــة وهما :

***الأولى:* إذا تسببت المخالفة فى ضرر جسيم للدولة الساحلية.**

الثانية: إذا تكررت المخالفات أكثر من مرة وتتضمن هذه المخالفات عدم التزام السفينة الأجنبية بالتطبيق الفعلي للقواعد والمعايير الدولية المقبولة والمعمول بها على المستوى الدولي.

ووفقا للحالتين السابقتين تفقد دولة علم السفينة حقها فى الاستفادة مــن الحق المقرر لها بمقتضى اتفاقية بطلب وقف الدعوة القضائية المرفوعة لدى الدولة الساحلية، ولقد أثارت مسألة حق دولة علم السفينة فى طلــب وقــف الدعوى القضائية المرفوعة بمعرفة الدولة الساحلية مناقشــات و مشــاورات كثيرة بين الوفود المختلفة أثناء اجتماعات اللجنة الثالثة المنبثقة عن مــؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ، حيث تقدم الوفد الفرنسي بــاقتراح إلــى

---

[1]) هذا ولم تضع الاتفاقية تعريفا دقيقا للمقصود بالوقائع قليلة الضرر والتي لا تمثل أهمية كبيرة للدولة الساحلية . وبذلك تركت تحديد المعايير الدولية للدولة الساحلية .. راجع :
Willem Riphagen, Le Driot de passage inoffensive Apres la conference, op. cit, P.207

الجنة الثالثة (١) يتضمن التوسع فى الضمانات المقررة لدولة علم السفينة فيما يتعلق بحق طلبها وقف الدعوى القضائية المرفوعة من قبل الدولة الساحلية، ويلزم الدولة الساحلية بضرورة إخطار دولة العلم بالتقرير الذي يثبت المخالفة فى حق السفينة. كما يتقيد حق الدولة الساحلية فى إقامة الدعوى القضـائية على السفينة مرتكبة المخالفة بعد انتهاء مدة شهرين تبدأ من تاريخ إخطـار دولة العلم بالتقرير الذي يثبت المخالفة فى حق السفينة الأجنبية ، وإذا ثبت للدولة الساحلية بعد إخطار دولة العلم بهذا التقرير و بعد مضى فترة الستين يوم، إن دولة العلم لم تخطر الدولة الساحلية بتاريخ رفعها للدعوى القضائية ضد السفينة التي ترفع علمها، جاز للدولة الساحلية أن ترفـع الـدعوى دون التقييد بأي أحكام أخرى ترد فى النص. وعلى الرغم مـن وجاهـة الاقتـراح الفرنسي إلا أن اتفاقية لم تأخذ به ، ويرجع ذلك من وجهـة نظـر واضـعو اتفاقية بأن الأمر يتعلق هنا بقيود على مباشرة الدولة الساحلية لاختصاصات ها فى حماية البيئة البحرية ضد التلوث، ولذلك يجب عدم المغالاة من وجهـة نظرهم فى فرض العديد من القيود لأن المصلحة المتمثلة فى حمايـة البيئـة البحرية ضد التلوث أجدى بالرعاية من مصلحة دولة علم السفينة(٢).

ونحن نري إن نص المادة ٢٢٨ فى مجملة غير واضح ويشوبه قدر مـن القصور، إذا أدركنا أن اتفاقية نصت علي أن الدعوى لا توقف إلا إذا أخطرت دولة علم السفينة بأنها أقامت الدعوى ضد السفينة المخالفة بشرط أن يكـون ذلك الأخطار خلال ستة شهور من بداية إقامة الـدعوى مـن قبـل الدولـة الساحلية. وإلى هذا الحد يعد الأمر طبيعيا ولكن هناك سؤال يفرض نفسه علينا ولم تجب عليه الاتفاقية وهذا ما يعتبر من وجهة نظرنا وجـه القصـور فـى النص، وهو ما الحكم إذا كانت الدولة الساحلية خلال فترة الست شـهور قـد

[1]) Willem. Riphagen, La Navigation dans le Nouveau Droit de la Mer",op.cit,P.44

[2]) راجع : تعليق Dauay علي الاقتراح الفرنسي السابق في: Duauy,op.cit,p.180.

وصلت إلى حكم جزائي نهائي فى القضية ؟ وما هو مصير الدعوى التي رفعتها دولة العلم عن نفس المخالفة ؟ وللإجابة علي هذه التساؤلات السابقة وإزاء قصور النص السابق الذي يمكن أن يؤدي إلى ازدواج العقوبة عن فعل واحد وهذا أمر مرفوض من قبل التشريعات الداخلية ووفقا لقواعد القانون الدولي العام، ذهب جانب من الفقه الغربي إلى أننا يجب أن نتمهل قليلا في الحكم علي قصور نص المادة(٢٢٨) فى مواجهة الحالة السابقة ، لأنة إذا وجدت الحالة السابقة والتي تكون الدولة الساحلية توصلت إلى حكم نهائي فى الواقعة خلال فترة الستة شهور المقررة لوقف الدعوى، فإن الدعوى المقامة بمعرفة دولة العلم تعتبر لآن لم تكن، ويسقط حقها فى التمسك بالضمان الذي قررته الاتفاقية بشأن وقف الدعوى، لآن الآمر هنا يتعلق بحماية مصلحة أجدى بالرعاية وهي حماية البيئة البحرية ضد التلوث([1]).

وتجدر الأشارة إلى أن قاعدة توقف الدعوى القضائية السابق الإشارة أليها ليست هي الضمانة الخاصة الوحيدة فى هذا المجال، ولكن هناك العديد من الضمانات الأخرى.

ب- تقادم الدعوى القضائية ضد السفن الأجنبية مرتكبة المخالفة فى المنطقة الاقتصادية لدولة ما فى مدة ثلاث سنوات:

وهذه الضمانة مقررة وفقا لنص المادة (٢/٢٢٨)، وهذا من وجه نظرنا مدة قصيرة جدا خصوصا ونحن فى مجال حماية البيئة البحرية ضد التلوث وهي مصلحة أجدر بالرعاية، ومما يؤكد ذلك أن بداية احتساب هذه المدة تبدأ من تاريخ الانتهاك الذي حدث من السفينة الأجنبية . وقد لا تستطيع الدولة الساحلية جمع الأدلة ومعرفة مرتكب الانتهاك إلا بعد مدة قد تطول لأكثر من مدة التقادم.

---

[1]) راجع: Dauay,op.cit,p.212.

وخاصة أن معظم الدول الساحلية هي دولة نامية تلتزم فى أغلب الأحيان بالطرق البيروقراطية فى الإدارة.

ج- قيام مسئولية الدولة الساحلية الدولية إذا تجاوزت التدابير المطلوبة:

وذلك فى حالة ما اتخذت تدابير غير مشروعة للتنفيذ، أو تجاوزت التدابير المطلوبة بصورة معقولة فى ضوء المعلومات المتوفرة(المادة٢٣٢) وفي شأن هذه المقتضيات أن تطالب الدولة الساحلية بالتعويض عن الأضرار.

وتعليقا علي نص المادة ٢٣٢ يذهب الدكتور إدريس الضحاك إلى القول بأن هذا النص يتضمن مغالاة فى الضمانات المقررة لدولة علم السفينة بموجب اتفاقية ، ذلك لان اتفاقية أقرت مسئولية الدولة الساحلية الموجبة للتعويض فى أحوال تعتبر بناء علي القوانين الجنائية الحديثة فى معظم التشريعات الوطنية الداخلية من وسائل الدفاع المشروعة (حالات الدفاع الشرعي وحالة الضرورة) بشكل واضح عن سلامة البيئة البحرية ضد التلوث([1]).

اختصاصات الدولة الساحلية فى أعالى البحار

تمهيد وتقسيم:

استقر العرف الدولي علي أن مناطق أعالى البحار لا تقبل السيطرة أو الاستيلاء ووضع اليد أو التملك، فهي مناطق حرة الحق فى استخدمها فى أغراض الملاحة البحرية ثابت لجميع الدول. ولقد قام القانون الدولي التقليدي للبحار متمثلا فى اتفاقية جنيف بشأن أعالى البحار علي التسليم بالاختصاص المطلق لدولة العلم الذي ترفعة السفينة حال تواجدها أعالى البحار، فيما عدا بعض الاستثناءات والقيود فمازال اختصاص دولة علم السفينة يحظى بأهمية كبري حال تواجد السفينة فى مناطق أعالى البحار، غير أن هذا الاختصاص بدأ يفقد شيئا من تلك أل أهمية فيما يتعلق بمسائل المساس بالبيئة البحرية، حيث

[1]) راجع: الدكتور إدريس الضحاك "تقرير لجنة الخبراء العرب لقانون البحر"المرجع السابق،ص٤٦

شهدت الساحة الدولية فى أعقاب انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ومن قبلة واقعة السفينة الليبيرية "توري كانيون" تحولا كبيرا من أجل إعطاء المزيد من الاختصاصات للدولة الساحلية علي حساب اختصاص دولة العلم فى مسائل مكافحة التلوث البحرى وخفضه والسيطرة علية وبخاصة فى مسائل الحوادث البحرية التي تهدد أو يحتمل إن تهدد مصالح الدولة الساحلية.

وسوف نتعرض لموضوع مدي اختصاص الدولة الساحلية فى حماية البيئة البحرية ضد التلوث فى أعالى البحار من خلال تناولنا للنقاط التالية:

المبحث الأول: أعالى البحار ومبدأ حرية الملاحة.

المبحث الثاني: الاستثناءات والقيود التي ترد علي مبدأ حرية الملاحة فيما يتعلق بمسائل حماية البيئة البحرية .

أعالى البحار ومبدأ حرية الملاحة

وسوف تقسم دراستنا فى هذا المبحث إلى فرعين نتناول فى أحدهما تعريف أعالى البحار وفي الثاني نشير إلى مبدأ حرية الملاحة.

الفرع الأول
تعريف أعالى البحار

لم يرد فى اتفاقية جنيف لأعالى البحار سنة ١٩٥٨ تعريفا إيجابيا لأعالى البحار بل قامت بتعريفها تعريفا سلبيا. وذلك باستثناء بعض المناطق البحرية، وما عداها يعتبر من أعالى البحار. ولقد جاء تعريف البحر العالي فى المادة الأولى من اتفاقية بطريق النص قائلة "أنة يشتمل أجزاء البحر فيما عدا البحر

الإقليمي والمياه الداخلية للدولة ". وبناء علي ذلك فإنه يعتبر بحر عالي وفقا لنص المادة السابقة مالا يدخل فى البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما[١].

ولقد أوردت اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار وإن كان الأول ينسجم مع الأفكار الجديدة التي أدخلت علي النظام القانوني للبحار، ومن أهمها فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة. ولقد جاء تعريف البحر العالي فى المادة ٨٦ من اتفاقية أيضا بطريق النص حيث قالت: تنطبق الأحكام فى هذا الجزء علي جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة او البحر الإقليمي آو المياه الداخلية لدولة ما.

أولا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية. ولا يترتب علي هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول فى المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة ٥٨"(٢).

---

1) بهذا التعريف الذي أوردته الاتفاقية تكون قد أعطت أسبقية نحو الاعتراف بمناطق السيادة علي مناطق البحار العالية، كما إنها لم تقم من جهة أخري بتحديد دقيق بحدود هذه المنطقة بسبب ما كشف مؤتمر جنيف من مشاكل تتعلق بتحديد عرض مناطق السيادة فبقيت المنطقة دون تحديد.

راجع، الدكتور إدريس الضحاك "قانون البحار وتطبيقاته فى الدول العربية"، المرجع السابق، ص٣٦٥، وللزيادة فى التفاصيل حول انتقاد التعريف الذي أوردته إتفاقية جنيف لأعالي البحار راجع:
Charlier(p),"Resultats et Enseiqnements des Conference du Droit de la Mer, A.F.D.I, 1980,P.68.

2) وكانت المادة ٧٥ من النص المركب الغير رسمي سنة ١٩٧٦قد عرفت أعالي البحار بأنها: يعني اصطلاح البحار العالية كما يستخدم فى هذه الاتفاقية جميع أجزاء البحار التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو البحر الإقليمي، أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية.

ويلاحظ علي التعريف الذي أوردته الاتفاقية الجديدة للبحار سنة ١٩٨٢ أنة يشوبه قدر من القصور، حيث أنة لم يعطنا تحديدا واضحا لمناطق أعالي البحار مثلة كمثل التعريف الذي جاءت به اتفاقية جنيف لأعالي البحار.وللزيادة فى التفاصيل حول تعريف أعالي البحار راجع باللغة العربية:

- أ.د/ مصطفى الحفناوي "قانون البحار فى زمن السلم، الجزء الأول، ١٩٦٢،ص٣٦
=

ويلاحظ علي التعريف الجديد لأعالى البحر أنة يكاد يتطابق مع التعريف الذي اوردتة اتفاقية جنيف لأعالى البحار، ولكنة أضاف أليه بعض الإضافات تتمثل فى اتجاهات نحو إخراج مساحتين جديدتين من البحار هما:

١. المنطقة الاقتصادية الخالصة.

٢. المياه الأرخبيلية للدولة الأرخبيلية.

الفرع الثانى
مبدأ حرية الملاحة

إذا كانت اتفاقية جنيف لأعالى البحار واتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لم تستطعا تحديد الحدود الداخلية لمنطقة أعالى البحار ، فإنها استطاعا ان تحددا النظـام القانوني لهذه المنطقة الذي يمكن اختصاراه فى مبدأ الحرية : هذه الحرية ، لم تكن مستحدثة بموجب هاتين الاتفاقين ، بل تجد جـذورها منـذ عـام ١٦٠٥ عندما نادى الفقيه الهولندي جرسيوس بمبدأ حرية أعـالى البحـارفي كتابـه الشهير " البحر الحر" .سوف نتعرض فيث هذا المجال للتطور التاريخي لفكرة حرية أعالى البحار حتى نصل بها الى مبدأ حرية الملاحة الذي نحـن بصـدد دراسته الآن(١).

المطلب الأول
التطور التاريخي لفكرة حرية أعالى البحار

لم يستقر مبدأ حرية البحار كقاعدة من قواعد القانون الدولي العام الا فى منتصف القرن التاسع عشر ، اما قبل ذلك فكانت كل من الدول البحرية تدعي

- أ.د/ علي صادق ابو هيف "القانون الدولي العام" المرجع السابق ص٣٨.
- أ.د/ محمد طلعت الغنيمي "القانون الدولي للبحار فى أبعاده الجديدة" المرجع السابق ص ١٦٢.
- أ.د/ الشافعي محمد بشير، القانون الدولي العام فى السلم والحـرب، الفكـر العربـي، ١٩٧٩، ص٤٠١.
- أ.د/ إبراهيم العناني "القانون الدولي العام"، دار الفكر العربي، القاهرة عام ١٩٨٤، ص ٤٧٠.

(1) راجع الأستاذ الدكتور على أبوهيف المرجع السابق ص٣٧٧.

السيادة على الأجزاء من البحار المقابلة لشواطئها ، وأحيانـا علـى بعـض المناطق الممتدة لمسافات بعيدة عنها . فادعت روما السـيادة علـى البحـر الأبيض المتوسط ، وادعت البندقية السيادة على البحر الادرياتيـك ، وادعـت البرتغال السيادة على بحرها غربي أفريقيا وادعت أسبانيا السيادة على القسم الجنوبي من المحيط الاطلسي وبريطانيا على القسم الشمالى منه وعلى بحـر المنانش ، والدنمارك والسويد على بحر البطريق ، ولقد اثارت هذه الاوضـاع اهتمام المشتغلين بالقانون الدولي ، فهب بعضهم ينادي بفكرة حرية البحار ، ونشر جروسيوس GROSOUS **الفقيه الهولندي كتابه الشهير البحـر الحـر** Mareliberum **عام ١٦٠٥ .فطالبت انجلترا حينذاك من هولندا محاكمته وحرق كتبه ، وردت عليه بريطانيا بكتاب سلدن** Gon Silden **المعـروف فـى الـبح المغلق** Mare Clousum **وقد نشر هذا الكتاب بأمر من ملك بريطانيـا شـارل الاول لدعم وتأييد إدعاءات بريطانيا بالسيطرة على البحار حتى شواطئ الدول الاخرى([1]) غير أن أفكار جروسيوس كانت قد تهيأت لها النفوس وحذا حذوه اغلب فقهاء القرن الثامن عشر والقرن التاسع عشر ورسـخت فـى القـرن العشرين([2]).**

---

[1]) ومن طريف المتناقضات ان انجلترا التى احتضنت كتاب سلدن هى التى اتخذت اول خطوة فـى سبيل إقرار مبدأ حرية البحار فيما بعد على يد الملكة إليزابيث بمناسبة الاحتجاج القوى الذى تقدمت به أسبانيا عام ١٨٠٥م بخصوصالرحلة التى قام بها Drakeفى Gold Hind إذا ردت الملكـة علـى سفير أسبانيا بان استغلال البحار وما يعلوها من هواء وماء هوحر للجنس البشرى قاطبة ولا يمكن لأية دولة أن تزعم لنفسها حقاً انفراديا عليه. راجع: أ.د/ محمد طلعت الغنيمى المرجع السـابق ص ١٦٣.

[2]) ومن اشهر هؤلاء الفقهاء–فانيل–اوبنهايم–لوترباخت–كولمبس. راجع:
Colombos:" The International Law of the sea,"op.cit,p.48.

-موقف اتفاقية جنيف لأعالى البحار عام ١٩٥٨ من مبدأ حرية الملاحة

سجلت اتفاقية أعالى البحار التي اقرها جماعة الدول فى مؤتمر جنيف عام ١٩٥٨ هذه القاعدة فنصت فى صدر المادة الثانية على انه : لما كانت أعالى البحار مفتوحة لكل الدول لا يحق لأية دولة أن تحاول أن تفرض سيادتها على اى جزء منها ، وتمارس حرية أعالى البحار وفق الشروط الواردة فى هذه اتفاقية وفقا لمبادئ القانون الدواي الاخرى" ويترتب على حرية أعالى البحار نتائج هامة لعل من اهمها([1]):

١- حرية الملاحة

٢- حرية الصيد

٣- حرية مد الاسلاك البرقية والانابيب تحت الماء

٤- حرية التحليق

حرية البحث العلمي

– موقف اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ من مبدأ حرية الملاحة أقرت اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار مبدأ حرية الملاحة ضمن تحديدها للحريات التي يترتب على مبدأ حرية أعالى البحار فنصت المادة ٨٧ منها على انه : " أعالى البحار مفتوحة لجميع الدول ، ساحلية كانت أو غير ساحلية . وتمارس حرية أعالى البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه اتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى . وتشتمل بالنسبة الى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية على :

١. حرية الملاحة

٢. حرية التحليق

[1]) نص المادة الثالثة من اتفاقية أعالي البحار (جنيف عام ١٩٥٨م.

٣.حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة رهنا بمراعاة الجزء السادس([1]).

المطلب الثاني
المقصود بحرية الملاحة

حرية الملاحة تعني انه لمراكب جميع الدول والشعوب الحق فى الملاحة الحرة فى أعالى البحار دون أن تخضع فى ذلك لغير ما تفرضه على كل منها قوانين الدولة التابعة لها من إجراءات أو شروط([2]). ولكن يلزم أن يكون لكل سفينة علم يدل على جنسيتها حتى تسهل معرفة الدولة التي تتبعها والرجوع إليها عند الاقتضاء ، إما لحماية السفينة إذا كانت محل اعتداء ، وأما لمطالبتها بالتعويض إذا كانت معتدية . ولا تتنافى حرية الملاحة مع تنظيم بعض المسائل المتصلة بها تنظيما دوليا بغرض تأمين سلامة السفن وصيانة الأرواح فى البحار . وقد بدأ هذا التنظيم بتوافق الدول على اتباع قواعد معينة لاستعمال الأضواء والإشارات بواسطة كل منها ، وأصبحت هناك مجموعة قواعد دولية للإشارات تأخذ بها جميع الدول البحرية ، وأبرمت عدة اتفاقيات دولية لتنظيم المساعدة والإنقاذ البحرى فى ٢٠ يناير ١٩١٤ م وفي ١٣ مايو عام ١٩٢٩([3]).

وتجد الاشارة فى هذا المقام الى انه وان كانت كل من اتفاقيتي أعالى البحار واتفاقية الجديدة قد اقرتا مبدأ حرية الملاحة ، الا ان اتفاقية الجديدة قد قلصت هذه الحرية بأن جعلتها غير مطلقة ، بحيث اشارت الى مراعاة مصالح الدول الاخرى عند ممارسة هذه الحرية ، ومن اهم هذه المصالح هو حماية البيئة

---

[1]) راجع نص المادة ٨٧ من اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار(عام ١٩٨٢).

[2]) راجع : أ.د/على ابو هيف ، المرجع السابق ، ص ٣٧٩. وللزيادة فى التفاصيل راجع :

– أستاذ/ ارينهايم ،القانون الدولى، ج١، الطبعة الثانية، ١٩٥٨ إخراج لوثر باخت ،ص ٥٨٣.

[3] راجع الاستاذ الدكتور على صادق ابوهيف،المرجع السابق، ص ٣٧٩.

البحرية ضد التلوث وهو موضوع دراستنا فى هذا البحث . وسوف نفرد الفرع التالي لاهم الاستثناءات والقيود التي اقرها القانىن الدولي العام ، وذلك بهدف التوصل الى ايضاح مدى سصلطة واختصاصات الدولة الساحلية فى حماية البيئة البحرية بما يتفق وحماية مصالحها الاساسية .

المبحث الثاني
الاستثناءات والقيود التي ترد على مبدأ حرية الملاحة
فيما يتعلق بمسائل حماية البيئة البحرية

لقد شهدت الساحة الدولية تطورا كبيرا فى الاونة الاخيرة فى اتجاه تقليص اختصاصات دولة علم السفينة فى مناطق اعالى البحار لمصلحة الدولة الساحلية ، وذلك بأعطاء الاخيرة الحق فى التدخل المادي فى هذه المناطق – استثناء من مبدأ حرية الملاحة . وهذه الاستثناءات والقيود اقرها القانون الدولى العرفي والقانون الدولي الوضعي إما لحماية مصلحة عامة دولية ، واما لحماية مصالح الدولة الساحلية الاساسية .

وندرس فى هذا المبحث الاستثناءات والقيود التي ترد على مبدأ حرية الملاحة بشأن حماية البيئة البحرىضد التلوث الناجم عن السفن فى مناطق أعالى البحار ، على ان يكون ذلك من خلال التقسيم التالي .

الفرع الاول : الجهود الانفرادية لمد سلطات الدولة الساحلية على السفن الأجنبية فى مناطق محمي تقع أعالى البحار بهدف مكافحة التلوث البحرى.

الفرع الثاني : الاتجاه الى التوسيع فى اختصاصات الدولة الساحلية ليشمل التدخل فى أعالى البحار – لمكافحة التلوث داخل إطار القانون الدولي .

الفرع الثالث : الاتجاه الى التوسيع فى اختصاصات الدولة الساحلية بالتدخل فى أعالى البحار استنادا الى قواعد القانون الدولي العرفي .

الفرع الرابع : كارثة تورى كانيون والقواعد الحديثة للقانون الدولي للبحار.

الفرع الأول : الجهود الانفرادية لمد سلطات الدولة الساحلية على السفن الأجنبية فى مناطق محمية تقع أعالى البحار بهدف مكافحة التلوث البحرى

كان لقصور الاتفاقيات الدولية والإقليمية بشأن مكافحة تلويث البيئة البحرية ، أن شرعت العديد من الدول الساحلية قوانين وطنية لمكافحة تلويث البيئة البحرية فى المناطق التي تقع خارج نطاق المياه الإقليمية لها وتكون اكثر تهديدا بالتلوث . ولعل القانون الكندي الصادر فى ٢٦ يونيو سنة ١٩٧٠ بعنوان قانون منع تلويث مياه القطب الشمالي ، الذي انشأ منطقة محمية من التلوث يصل عرضها مائة ميل ، هو أول القوانين التي ظهرت فى هذا الشأن([1]). ويعتبر القانون الكندي المذكور أول رد فعل قوي من قبل دولة ساحلية يقرر امتداد سلطات الدولة الساحلية ليشمل مناطق تبعد كثيرا عما هو مقرر بموجب اتفاقية بروكسل سنة ١٩٦٩ والاتفاقيات الدولية الأخرى ويتجاوب مع حاجيات الدول الساحلية التى تقع على مناطق اكثر تهديدا بالتلوث . ولقد حددت المادة الثالثة من القانون المذكور مناطق خاصة تدخل ضمن نطاق أعالى البحار ، تعتبر مناطق محمية من التلوث يحظر على الأشخاص والسفن التي تحمل علم كندا أو السفن الأجنبية بإتيان اى تصرف يؤدي الى تلويث هذه الناطق . وباستعراض نصوص المواد من الرابعة الى السادسة من القانون الكندي أن هذا التشريع يمتد ليشمل جميع السفن الأجنبية طالما موجودة فى المياه القطبية كما حددها القانون ، كما انه يشمل جميع الأشخاص الذين لهم علاقة بالملاحة البحرية بما فى ذلك الربابنة ، ومالكي السفن، بل والبضائع المشحونة على السفن التي تتواجد فى مياه القطب الشمالي التي تدخل فى النطاق المكني للمنطقة المحمية فى هذا القانون([2]).

1) راجع نص القانون الكندى الصادر فى ٢٦ يونيو عام ١٩٧٠ بعنوان" قانون منع تلويث مياه القطب الشمالى" فى الوثيقةك U.N.DOC/LEG/SER/16,1974,P.183.

2) راجع الدكتور عطية صالح سليمان المرجع السابق ص ١٩١.

ولقد اثار صدور التشريع الكندي عام ١٩٧٠ معارضة شديدة حينذاك خاصة من فبيل الولايات المتحدة الأمريكية وبعض الدول البحرية الكبرى الأخرى ، التي رأت ان هذا التشريع بما ينطوي عيه من حق الرقابة على جميع السفن بما ذلك السفن الأجنبية ، وتحديد معايير معينة خاصة بالسفن ذاتها ، وصلاحيتها ، وتشغيلها ، ومنعها من المرور فى مياه القطب الشمالي، فى المنطقة التي حددها القانون ،يتعارض مع مبدأ حرية الملاحة فى أعالى البحار ، هذا بالاضافة الى انه ليس فى القانون الدولي من القواعد ما يخول الحكومة الكندية من إصدار هذا التشريع الذي يمكن أن يعتبر سابقة فى أنحاء أخرى من العالم تبيح انتهاك مبدأ حرية أعالى البحار بصورة انفرادية وعلى الجانب الآخر دافعت الحكومة الكندية عن حقها فى إصدار هذا القانون فى أنها تحتفظ لنفسها بحق حماية مصالحها الحيوية باعتبار أن الخطر الذي يهدد بيئتها يشكل خطرا على أمنها القومي ولذلك فإنها تتمسك بحقها فى حماية هذه المصالح استنادا الى حق الحماية الذاتية الذي يعتبر من المبادئ القانونية المسلم بها فى الفقه القانوني([1])، وان الحكومة الكندية اذا كانت قد اصدرت هذا التشريع فإنها ترى انه لا يتعارض مع القانون الدولي ، وانه لعدة سنوات أكد عدد كبير من الدول أشكالا مختلفة من الولاية المحدودة فيما وراء مياهها الإقليمية فى مناطق تعد من أعالى البحار ، وانه بالنسبة للولايات المتحدة بالذات ، فإنها فى عام ١٩٧٠ عندما كان عرض البحر الاقليمي ثلاث اميال دون خلاف ، إدعت الولايات المتحدة ولايتها على ١٢ ميلا للاغراض المتعلقة بالجمارك ، ومنذ عام ١٩٣٠ عمدت ايضا الى مد سلطاتها

---

[1]) ولقد جاء فى الخطاب الذى ألقاه رئيس الحكومة الكندية فى ١٥ ابريل سنة ١٩٧٠دفاعاً عن هـذا القانون بقوله:

"L'experience nous apprend,toutefois,que nous ne devons pas rester passifs et compter que le rythme actuel de progression de la reglementation international suffit a prevenir tout risque immediat de pollution dans l'Arctique"

- راجع: الدكتور إدريس الضحاك،المرجع السابق، هامش ص ٦٧٢.

للاغراض الجمركية الى مسافة تمتد ٦٢ ميلا على خلاف ما هو معمول به فى القانون الدولي([1]).

كما ان هناك بعض الدول العربية لم تنتظر التطور البطئ للاتفاقيات الدولية لمجابهة ظاهرة التلوث او التهديد به، بل قامت بأصدار تشريعات إتمادا على حق الحماية الذاتية المذكور بخلق مناطق من التلوث ، وهكذا يقضي القانون العماني رقم ٧٤/٣٤ الصادر بتاريخ ١٩٧٥/١/١([2]) والمتعلق بمراقبة تلوث مياة البحر فى فصلة الاول بأن هناك مناطق محميو من التلوث، يصل عرضها ٣٨ ميلا إبتاء من الحدود الخارجية للمياة الإقليمية التي يصل عرضها الى ١٢ ميلا ، يحظر تلويثها بأي مصدر من مصادر التلويث كما يمنح هذا التشريع للوزير المختص ، عند وقوع حوادث تهدد بتلويث المنطقة، صلاحية إصدار أوامر عن طريق الضابط المختص ، إلى مالك السفينة ، أو ربانها ، لكي يتخذ التدابير الضرورية ، بما فى ذلك إغراق أو تدمير السفن أو الوسائل المعدة لتخزين الزيت أو نقله ، إذا كان من شأن الواقعة أحداث تلويث خطير للبيئة البحرية([3]).

ويلاحظ انه اذا كان القانون العماني يشبه القانون الكندي الصادر فى عام ١٩٧٠ من حيث انه ينشئ منطقة محمية من التلوث ، إلا انه يخافه من حيث كونه لا يعطي للحكومة العمانية كما فعل القانون الكندي السلطة فى وضع معايير تتعلق بحجم السفن وبنائها حتى تستطيع المرور من هذه المناطق ، وفي المراقبة العادية للملاحة أو بمنع المرور بالمنطق إذا كان ذلك ضروريا لحفظها من التلوث ، لان المشروع العماني أدرك جيدا أن فشل هذه المقتضيات التي

---

[1]) راجع:الدكتور عطية صالح سليمان المرجع السابق ص ١٩٣.

[2]) راجع نص القانون العماني المذكور في:
U.N.DOC.ST/LEG/SER/.B/18,1976,PP.74-214

[3]) راجع نص المادة الثانية من القانون العماني المذكور في: Ibid.p,80

تعوق المرور فى منطقة داخل وخارج البحر الإقليمي قد لا تجد لها مبررا فى القانون الدولي وبذلك يكون موفقة أكثر حكمه من القانون الكندي ، فهو لا يتدخل إلا عند حدوث المخالفة([1]) .

الفرع الثانى
الاتجاه الى التوسيع فى اختصاصات الدولة الساحلية ليشمل التدخل فى أعالى البحار لمكافحة التلوث داخل اطار القانون الدولى

تمثل اتفاقية بروكسل الخاصة بالتدخل فى اعالى البحار فى الاحوال التى تؤدى الى التلوث بزيت البترول والموقعة فى بروكسل عام ١٩٦٩ فى اعقاب كارثة الباخرة تورى كانيون ، ثورة حقيقية فى القانون الدولى للبحار حيث اقرت حق الدولة الساحلية فى التدخل فى أعالى البحار علـــى خـــلاف القواعـــد العامـــة لمكافحة التلوث البحرى الذى يهدد أو يحتمل أن يهدد مصـــالحها الاساســـية المتمثلة فى حماية مصالحها ومياهها الإقليمية ضد التلوث . ولقد اقرت اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ هذا الحق فى الجزء الثـــانى عشر منها المتعلق بحماية البيئة البحرية ضد التلوث .
وعلى الرغم من ان حق الدولة الساحلية بالتدخل فى أعالى البحار فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث فى حالات الحوادث البحرية ، هو حق مقرر

---
[3]) راجع: الدكتور إدريس الضحاك والمرجع السابق و ص٦٧٣ .

لها بموجب قواعد القانون الدولى ، الا أنة قد أثير جدلا فقهيا سواء داخل لجنة القانون الدولى ، أو خارج نطاق القانون الدولى حول الأساس القانونى لإختصاص الدولة الساحلية بالتدخل فى أعالى البحار فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث ، استنادا الى قواعد القانون الدولى العرفى .

ولذلك فاننا سوف نتعرض لحق الدولة الساحلية فى التدخل فى أعالى البحار بهدف حماية البيئة البحرية ضد التلوث بقدر من التفصيل من خلال تناولنا للموضوعات الآتية :

المطلب الأول : قواعد القانون الدولى التى تسمح للدولة الساحلية بالتدخل فى أعالى البحار بهدف حماية مصالحها الاساسية ضد التلوث فى مرحلة ما قبل اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢ .

المطلب الثانى : سلطات الدولة الساحلية واختصاصاها فى التدخل فى العالى البحار وموقف اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢ .

المطلب الأول : قواعد القانون الدولى التى تسمح للدولة الساحلية بالتدخل فى أعالى البحار بهدف حماية مصالحها الاساسية ضد التلوث فى مرحلة ما قبل اتفاقية الأمم المتحدة للبحار عام ١٩٨٢

جاء القانون الدولى التقليدى للبحار متمثلا فى اتفاقية جنيف للبحار عام ١٩٨٥ وبخاصة اتفاقية اعالى البحار ، خلوا من أى نص ينطوى على معنى محدد لمكافحة التلوث البحرى فى مناطق أعالى البحار ([1]) ، الى أن وقعت

---

[1]) ولقد عنيت المادة ٢٤ من الاتفاقية بمكافحة تلوث البيئة البحرية بوجة عام ، حيث ألقت على عاتق كل دولة التزاما بأن تضع الأنظمة لمنع تلوث البحار . ولقد جاء هذا النص عاما فلم يشير الى تلويث أعالى البحار على وجه التحديد . ولذلك يصدق القول بأن جميع الاتفاقيات السابقة على اتفاقية بروكسل عام ١٩٦٩ بشأن التلوث فى أعالى البحار لم تتضمن تحديدا دقيقا لمسألة مدى تدخل الدولة الساحلية فى أعالى البحار . راجع نص المادة ٢٤ من اتفاقية اعالى البحار ونص المادة ٢٥ من نفس الاتفاقية فيما سبق ص ٩٩ وكذلك احكام اتفاقية لندن ١٩٥٤ وتعديلاتها المتعاقبة فيما سبق من هذه الرسالة ص ٩٥ وما بعدها .

كارثة ناقلة الزيت الليبيرية تورى كانيون وتركت اثرا كبيرا على الدول التـــى تأثرت بالتلوث الناجم عن غرقها ، وتدمير السلاح الملكى البريطـــانى لهـــا ، ولفتت أنظار الرأى العام العالمى الى خطورة ظاهرة تلوث البيئة البحرية فـــى المناطق التى لا تقع تحت الولاية الإقليمية للدولة الساحلية ، فتم التوقيع فـــى عام ١٩٦٩ ببروكسل على اتفاقية دولية خاصة بالتدخل من جانـــب الدولـــة الساحلية فى مناطق أعالى البحار لمكافحة تلوث البيئة البحرية فـــى حـــالات الحوادث البحرية . ولكن اتضح من خلال الممارســـة العمليـــة لأحكـــام هـــذه الاتفاقية التى تقتصر على حالات تلويث البيئة البحرية بالزيت أن هناك قصورا فى أحكام هذه اتفاقية لمواجهة ظاهرة التلوث البحرى الذى تعـــددت أســـبابه وتنوعت مصادرة نتيجة للتقدم العلمى والتقنى فتم التوقيع على البروتوكـــول المكمل لهذه اتفاقية فى عام ١٩٧٣ ليشمل كافة مصادر تلويث البيئة البحرية الاخرى بمواد غير زيت البترول . ونظرا لأهمية اتفاقية بروكسل عام ١٩٦٩ بشأن التدخل فى اعالى البحار وبروتوكول عام ١٩٧٣، فإننا سوف نتعـــرض لبعض أحكامها التى تتصل بمجال دراستنا بقدر من التفصيل.

أ – اتفاقية بروكسل عام ١٩٦٩ بشأن التدخل فى اعالى البحار فى الاحوال التى تؤدى أو يمكن أن تؤدى الى التلوث بالزيت ([1]) :

أثارت كارثة تورى كانيون اهتمام الرأى العام العالمى الى خطورة التلوث البحرى فى المناطق التى لا تخضع للولاية الإقليمية للدولة الساحلية ، حيث أدت هذه الكارثة الى التأثير على البيئة البحرية فى المناطق الخاضعة لسيادة الدول الساحلية . وإستجابة لرغبة الحكومة البريطانية ، دعت المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية الى عقد مؤتمر دولى عقد فى بروكسل فى الفترة من ١٠ الى ٢٠ نوفمبر ١٩٦٩ ، أسفر عن اتفاقيتين :

الأولى : تتعلق بالمسئولية المدنية عن الأضرار التى تلحق البيئة البحرية.

والثانية : هى اتفاقية الخاصة بالتدخل فى أعالى البحار فى أحوال الحوادث التى تؤدى أو يمكن أن تؤدى الى التلويث بزيت البترول . وسنتعرض فيما يلى لأهم أحكام اتفاقية الثانية لنقف على مدى حق الدولة الساحلية فى التدخل فى أعالى البحار لحماية مصالحها الأساسية من التلوث الذى يؤدى أو يمكن أن يؤدى الى تلويث المناطق الخاضعة لسيادتها .

[1]) استجابة لرغبة الحكومة البريطانية ، دعا مجلس المنتظم الاستشارى البحرى الدول الأعضاء لحضور دورة استثنائية فى الفترة من ٤–٥ مايو ١٩٦٧ ، وقد أوضحت الحكومة البريطانية وجهة نظرها من المشكلة – التى عالجتها بوسائلها الخاصة فى مذكرة شرحت فيها وجهة نظرها من أن نطاق كارثة تورى كانيون لم يكن متوقعا ، وأن حوادث الناقلات فى أعالى البحار لها تأثيرها الخطير على السواحل التى تطل عليها . وقد اعتمد المجلس التابع للمنتظم المذكور فى دورته الاستثنائية المشار إليها برنامجا مكونا من ١٨ نقطة تركزت بعضها ضمن موضوعات أخرى – حول حق الدولة الساحلية التى تتهدد أو تتأثر بوقوع حادثة لسفينة فيما وراء مياهها الإقليمية فى اتخاذ إجراءات لمنع الضرر عن سواحلها ، حتى لو ترتب على هذه الإجراءات الإخلال بمبدأ حرية الملاحة والمساس بمصالح ملاك السفن أو دولة العلم . راجع : الدكتور عطية سليمان الرجومى ، المرجع السابق ، ص ٦٢٣ .

2) وتجدر الإشارة أننا سوف نتعرض لدراسة الاتفاقية الثانية فقط دون الاتفاقية الاولى الخاصة بالمسئولية المدنية لأن دراستها يخرج بنا عن غاية هذا البحث .

ولقد تناولت ديباجة اتفاقية توضيح الأسباب التى دعت الى عقدها ، فأشارت الى أنة انطلاقا من إحساس الدول الأطراف فيها بحاجتهم الى حماية مصالح شعوبها ، وحماية شواطئها من النتائج الخطيرة الناجمة عن الحوادث البحرية والتى ينتج عنها خطر تلويث البحر والسواحل بالزيت ، واقتناعا منها بأن هذه الظروف ذات الطابع الاستثنائى لحماية مثل هذه المصالح قد تفرض اتخاذ تدابير ، لا تمس مبدأ حرية أعالى البحار فقد اتفقت على ما يلى ([1]). ولقد جاءت المادة الأولى من اتفاقية بنص واضح وصريح يقرر حق الدولة الساحلية فى التدخل فى اعالى البحار لاتخاذ التدابير اللازمة فى أعالى البحار التى تكون ضرورية من أجل منع أو الإقلال من أو تجنب الأخطار الكبيرة التى تداهم سواحلها ومصالحها المعنية بسبب تلويث مياه البحر بالزيت والتهديد بذلك فى أعقاب حادثة بحرية أو أفعال ذات علاقة بمثل هذه الحادثة ، والتى يكون من المتوقع لأسباب معقولة أن تسبب نتائج خطيرة وضارة ([2]).

ويلاحظ أن المادة الأولى من الاتفاقية خولت للدولة الساحلية التدخل باتخاذ ما يلزم من التدابير الضرورية من أجل حماية مصالحها من التلوث فى أعقاب حادثة بحرية ، ولكن اتفاقية لم تترك ممارسة هذا الحق دون ضوابط، بل جاءت المادة الثالثة منها بوضع الضوابط التى ترسم الحدود استخدام هذا الحق من قبل الدولة الساحلية ، فنصت على الشروط التي يتعين الالتزام بتنفيذها عندما تمارس دولة ساحلية حقها فى اتخاذ التدابير المنصوص عليها طبقا للمادة الأولى من اتفاقية، وهذه الشروط كما يلي :

---

[1]) راجع نص الاتفاقية فى : Ballangger op.cit . 92- 111

[2]) راجع الدكتور عطية صالح سليمان ، المرجع السابق ، ص ٦٣٤ .

أ) يتعين على الدولة الساحلية ، قبل اتخاذ أية تدابير أن تبادر إلى التشاور مع غيرها من الدول التي تؤثر عليها الحادثة البحرية ، وعلى وجه الخصوص دولة أو دول العلم .

ب) يجب على الدولة الساحلية أن تخطر دون إبطاء بالتدابير التي تنوي اتخاذها أي أشخاص طبيعيين أو معنويين معروفين لديها ، أو علمت أثناء مشاوراتها أن لهم مصالح من المتوقع أن تتأثر بالتدابير المذكورة ، وأن تضع فى اعتبارها أية آراء يمكن أن يقدموها إليها .

ج) يجوز للدولة قبل اتخاذ أية تدابير ، أن تعمد إلى إجراء مشاورات مع خبراء مستقلين من القائمة الموجودة لدى المنتظم .

د) يجوز للدولة الساحلية فى الحالات بالغة الاستعجال أن تتخذ تدابير فورية تتطلبها السرعة بدون إبلاغ أو تشاور مسبق أو دون استكمال المشاورات التي تكون قد بدأت فعلا .

ه) على الدولة الساحلية ، قبل اتخاذ مثل هذه التدابير أو أثنائها أن تعمل ما فى وسعها لتجنب تعريض الأرواح للخطر ، وأن تقدم للأشخاص المذكورين أية مساعدات يحتاجونها وأن تسهل فى الحالات المناسبة إعادة بحارة السفن إلى أوطانهم دون أية عواقب .

و) يعين دون إبطاء إبلاغ التدابير التي اتخذت طبقا للمادة الأولى إلى الدول وإلى الأشخاص المعنيين طبيعيين أو معنويين وكذلك سكرتير عام المنتظم . ولقد أخذت اتفاقية بمفهوم واسع لمصالح الدولة الساحلية التي تتهددها الحادثة والتي تبرر لها التدخل . بحيث تشمل المصالح الاقتصادية والسياحية وصحة ورفاهية شعب الدولة والمحافظة على المصادر البحرية الحية (١). وأكدت المادة الأولى فى فقرتها الثانية مبدأ الحصانة التامة

---

(١) راجع : أ.د/ صلاح عامر (القانون الدولى الجديد للبحار) المرجع السابق ص ٤٨٠ .

للسفن الحربية . والسفن العامة التابعة للدولة وغير المستخدمة فى الأغراض التجارية ، حيث قررت أن الحق المقرر للدولة الساحلية بالتدخل فى أعالى البحار تجري ممارسته فى مواجهة كافة السفن فيما عدا السفن الحربية وما فى حكمها وقد تناولت اتفاقية فى مادتها الثانية فقرة أولى لمفهوم الحادث البحرى الذى يخولة الدولة الساحلية حق التدخل فى أعالى البحار لحماية المصالح المنوة عنها فى المادة ١/٤ منها بأن أى تصادم أو جنوح أو أى حادث ملاحى ، أو أى حدث يجرى على ظهر السفينة أو خارجها يكون من نتيجته الإضرار بمصالح الدولة الساحلية بشكل مباشر أو التهديد بهذا الضرر([1]).

كما تناولت الفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية تحديد نطاق التدابير التى تتخذها الدولة الساحلية وفقا للمادة الأولى فنصت على أن هذه التدابير يجب أن تكون متناسبة مع الضرر الفعلي أو الذى يهددها وجاءت الفقرة الثانية من المادة الخامسة بتأكيد مبدأ تناسب التدابير مع الضرر الفعلى الذى لحق بالدولة الساحلية أو الذى يهددها ، حيث نصت على أن مثل هذه التدابير يجب ألا تتعدى ما هو ضرورى بشكل معقول لتحقيق الهدف المشار إليه فى المادة الأولى وأن توقف مثل هذه التدابير طالما يتحقق الهدف منها وألا تتداخل دون ضرورة مع حقوق وصالح العلم أو دولة ثالثة ، أو أى

---

[1]) نصت المادة الاولى من الاتفاقية فى فقرتها الثانية على ما يلى :

However no measures shall be taken under the present convention against any worship or other ship ownend or oper ated by state and used for the time being only on government non commercial service .

ولم يكن استثناء السفن الحربية وما فى حكمها هو الاستثناء الوحيد من مجال تطبيق الاتفاقية من حيث السفن ولكن هناك استثناء آخر على نفس القدر من الأهمية يتعلق بالمنشآت والمهمات المخصصة لاستكشاف واستغلال الموارد الكائنة فى قاع البحار والمحيطات أو فى باطن أرضها ، حيث استبعدت الحوادث التى تتعرض لها من الأحوال التى تبرر التدخل للدولة الساحلية .

شخص آخر طبيعى أو معنوي[١] ولذلك وضعت الفقرة الثالثة من نفس المادة المعايير التى يتم على أساسها تقدير ما إذا كانت التدابير المتخذة متناسبة مع الضرر ، فأوردت بعض الاعتبارات التى يتعين وضعها فى الحسبان فى هـذا الصدد وهى :

١- مدى احتمال الضرر الداهم اذا لم تتخذ هذه التدابير .

٢- تقدير احتمالات فعالية هذه التدابير .

٣- مدى الإضرار التى يمكن أن تحدث نتيجة هذه التدابير[٢].

وأخيرا فقد نصت المادة السادسة من اتفاقية على قواعـد خاصـة بحـل المنازعات المترتبة عن اتخاذ الدول الأطراف فى اتفاقية أية تـدابير تخـالف أحكامها نصوص هذه اتفاقية وترتب على ذلك حصول أضرار للآخرين بإلزام الطرف الذى تجاوز بهذه التدابير الحد المعقول اللازم لتحقيق الهدف المشـار إليه فى المادة الأولى كما ألحقت أيضا باتفاقية قواعـد خاصـة بـإجراءات التوفيق والتحكيم الذى يمكن الالتجاء إليه لتسوية ما قد ينشب من خلاف بين الدول المسئولة عن الحادث والدول التى تعرضت للضرر سواء دولة العلم أو غيرها من الدول المعنية الأخرى[٣].

وتجدر الإشارة الى أن اتفاقية بروكسل عام ١٩٦٩ التـى نحـن بصـدد دراستها لم تكن تغطى سوى مصدرا واحدا من مصادر تلوث البيئة البحريـة وهو التلوث بالزيت الناجم عن السفن ونظرا للتقدم التقنى الرهيب الذى كـان من أثارة تعدد مصادر تلوث البيئة البحرية من السفن فقد كان طبيعيا أن يدرك المجتمع الدولى هذا القصور فى اتفاقيـة بروكسـل ١٩٦٩ وذلـك بـإقرار

---

[1]) راجع : نص المادة ٢/٢ من الاتفاقية أ.د/ صلاح عامر المرجع السابق ص ٤٨١ .

[2]) راجع نص الفقرة الثانية من المادة الخامسة من الاتفاقية فى . Ibid p . 94

[3]) راجع أ.د/ صلاح عامر المرجع السابق ، ص ٤٨٢ .

بروتوكول لندن فى ١١/٢/ ١٩٧٣ ليمد أحكام هذه اتفاقيـــة بعــد الإضـــافة بحالات أخرى (١) .

ب- البروتوكول الخاص بالتدخل فى أعالى البحار فى حالات التلوث بمواد أخرى غير النفط عام ١٩٧٣(٢).

عقد فى الفترة من ٨ أكتوبر إلى ٢ نوفمبر عام ١٩٧٣ فى لندن المؤتمر الدولى بشأن مكافحة تلوث البيئة البحرية ، وكان من بين الوثائق التى إنبثق عنها المؤتمر إقرار البروتوكول الخاص بالتدخل فى أعالى البحار فى حالات التلوث البحرى بمواد أخرى غير النفط لعام ١٩٧٣(٣). ولقد أشارت المادة الأولى من البروتوكول المذكور أى أنه يمكن للدول الأطراف فيه أن يتخذوا تدابير فى أعالى البحار حسبما يقتضى الموقف لمنع التلوث البحرى والعمل على خفضه والسيطرة عليه وحماية مصالحها الأساسية من التلويث أو التهديد به بمواد غير الزيت فى أعقاب حادثة بحرية أو أعمال ذات صلة بهذه الحادثة وأشارت المادة الثانية من البروتوكول إلى الأحكام الواردة فى الفقرة الثانية من المادة الأولى ، ومن المادة الثانية حتى الثامنة من اتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل فى أعالى البحار فى حالات حوادث تلويث البيئة البحرية بالزيت والموقعة فى بروكسل عام ١٩٦٩ ، وكذلك ملاحقها حينما تعلق الأمر بالزيت تطبق بالنسبة للمواد المشار إليها فى المادة الأولى من البروتوكول الحالى(٤) .

2) Dupuy Traite du Nouveau Droit de la Mer op. cit p. 1002 .

[2]) راجع ما سبق من هذه الرسالة ، ص ١١١ .

[3]) IMCO , International Conference on Marine Pollution , 1973 , London , 1977 , PP , 4-7 .

[4]) راجع الدكتور عطية صالح سليمان ، المرجع السابق ، ص ٦٣٧

وتجدر الإشارة فى هذا الصدد إلى أن البروتوكول المذكور يتكون من ١١ مادة ويعتبر امتدادا لنص اتفاقية عام ١٩٦٩ بشأن التدخل فى أعالى البحار ومن المعروف أن هذا البروتوكول قد دخل حيز التنفيذ فى أوائل الثمانينات .

المطلب الثانى
سلطات الدولة الساحلية واختصاصاتها فى التدخل فى أعالى البحار
وموقف اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢

أسفرت المناقشات والاقتراحات المقدمة إلى مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار عن إقرار نص يتعلق بحق تدخل الدولة الساحلية لحماية مصالحها فى حالة حادث بحرى، وذلك بدءا بالنص الوحيد غير الرسمى للتفاوض المعدل فى عام ١٩٧٦(١)، إلى إقراره بصفة نهائية عام ١٩٧٨ بعد أن أدخلت عليه التعديلات الفرنسية المقترحة والمقدمة إلى المؤتمر على أثر حادثة السفينة " أماكو كاديس " Amaco – Cazdiz عام ١٩٨٧(٢) . حيث جاء نص المادة ٢٢١ من الصياغة النهائية يقرر حق الدولة الساحلية بالتدخل فى حالات الحوادث البحرية أو الأعمال المتصلة بها ، فقد جاء النص وفقا لما يلى :

١- ليس فى هذا الجزء ما يمس حق الدول ، عملا بالقانون الدولي العرفي منه أو الاتفاقي فى أن تتخذ وتنفذ خارج بحرها الإقليمي تدابير تتناسب والضرر أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به ، بما فى ذلك صيد الأسماك ، مما يترتب على حادث بحري أو على أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عن آثار ضارة كبرى .

---

(1) راجع : U.DOC.A/ CONF. 62/ WP .8/Rev.I, Part II.

(2) راجع : U.N.Doc MP / I .du 20 Avril , 1978 .

٢- لأغراض هذه المادة يعني " الحادث البحرى" تصادم السفن أو جنوحها أو أي حادث آخر يتصل بالملاحة أو حادث يقع على ظهر السفينة أو خارجها وتنجم عنه أضرار مادية أو تهديد وشيك بأضرار مادية بسفينة أو حمولتها .

ويلاحظ على النص السابق أن اتفاقية قد أضافت بعض الإضافات إلى اتفاقية بروكسل عام ١٩٦٩ بشأن التدخل فى أعالى البحار والبروتوكول المضاف إليها عام ١٩٧٣ ، الهدف من هذه الإضافات هو توسيع سلطة الدولة الساحلية فى التدخل فى أعالى البحار فى حالات الحوادث البحرية التي ينجم عنه أو يحتمل أن ينجم عنها تلويث للبيئة البحرية يؤدي إلى الإضرار بمصالح الدولة الساحلية ([1])وتتمثل مظاهر التوسع فى سلطة الدولة الساحلية فى التدخل فيما يلي :

١- نصت المادة ٢٢١ على حق الدول عملا بالقانون الدولي العرفي أو الاتفاقي ، فى أن تتخذ وتنفذ تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية سواحلها أو مصالحها من التلوث . فالأمر هنا لم يعد قاصراً على أن تتخذ فقط تدابير لحماية مصالحها مثلما جاء فى نص اتفاقية سنة ١٩٦٩ ، بل أن للدولة الساحلية بالإضافة إلى كونها تملك الحق فى اتخاذ التدابير المناسبة ، لها أن تطبق إجراءات تضمن سلامة مصالحها تتناسب مع الضرر الفعلي أو الداهم الذي تتعرض له ، وهذا ما يفهم من لفظ " وتنفذ" بالإضافة إلى كلمة تتخذ ، وهي بلا شك إضافة تنطوي على مفهوم واضح لتوسيع اختصاصات الدولة الساحلية فى هذا الصدد ([2]).

١- راجع : Treves , op . cit , p . 714

راجع ايضا تقرير رئيس اللجنة الثالثة المنبثقة عن المؤتمر الثالث والمعنية بحماية البيئة البحرية ضد التلوث فى : U.N.DOC.MP/I DU 20 AVRIL,1978,P.161

٢- راجع : Troves , op . cit , p . 714 - 715

٢- جاء نص المادة ٢٢١ فى فقرتها الأولى أنه ليس فى الجزء الثاني عشر من اتفاقية وهو الجزء الخاص بحماية البيئة البحرية ضد التلوث ، ما يتعارض أو يمس أية حقوق للدول فى مجال التدخل فى أعالى البحار لحماية مصالحها الأساسية فى حالة الحادث البحرى، سواء كانت هذه الحقوق مقررة لهذه الدول بموجب أحكام اتفاقية بروكسل سنة ١٩٦٩ بالنسبة للدول الأطراف فيها ، أو بقاعدة دولية عرفية تقرر حق الدولة الساحلية فى هذا التدخل .

وهذا النص يعطي للدولة الشاطئية سلطات واسعة ، لأن الإشارة إلى حق الدولة الساحلية فى التدخل وفقا لقاعدة دولية عرفية ، تعني إشارة إلى حالة الضرورة التي تعتبر مبرراً للتصرف على خلاف ما تقتضي به قواعد القانون الدولي ، وما تفرضه من التزامات على عاتق الدولة ، طالما كان ذلك الخروج وتلك المخالفة هي السبيل الوحيد إلى صيانة بقاء الدولة ذاته ، أو حماية مصالحها الحيوية ، وعلى الرغم من الخلافات التي تثيرها تلك القاعدة فى إطار القانون الدولي العرفي ، وخاصة حول مداها وضوابطها ، فإن مثل هذا النص ، كان ولا شك تعبيراً عن الرغبة فى ضمان حق الدولة فى التصرف خارج نطاق بحرها الإقليمي لمواجهة أحوال الحوادث البحرية الكبرى ، التي تؤثر تأثيراً فادحاً على البيئة البحرية للدولة الساحلية (١) .

٣- ويعتبر من وجهة نظرنا أن نص المادة (١٤٢ / ٣) من اتفاقية بشأن التدخل فى أعالى البحار فى أحوال الحوادث الناجمة عن نشاطات استكشاف واستغلال قيعان البحار والمحيطات فى أعالى البحار ، من أهم مظاهر التوسيع فى اختصاصات الدولة الساحلية فى التدخل فى أعالى البحار ،

١- راجع : Willm . Riphagen , op . cit , p 160

- راجع أيضا حول نفس الموضوع أ.د/ صلاح عامر ، المرجع السابق ، ص ٥٢٨ .

حيث نصت الفقرة الثالثة على أن " لا يمس بهذا الجزء ولا أية حقوق ممنوحة أو ممارسة عملا به حقوق الدولة الساحلية فى أن تتخذ من التدابير المتمشية مع الأحكام ذات الصلة من الجزء الثاني عشر ما قد يكون لازما لمنع وتخفيف أو إزالة خطر شديد وداهم على سواحلها أو على مصالحها المتصلة بها ، من التلوث أو نذرة أو أية أحداث خطرة تسفر عنها أو تسببها أية أنشطة فى المنطقة " وتجدر الإشارة إلى أن هذا النص يتصل اتصالا مباشرة بالسفن ، لأنه من المعروف أن هذه الأنشطة قد تقوم بها السفينة كلها أو بجزء منها (١).

وباستعراض موقف اتفاقية الجديدة لقانون البحار (١٩٨٢) من موضوع التدخل فى أعالى البحار ، يمكن القول بأنه كان هناك اتجاه من قبل الدولة الساحلية وبعض الدول البحرية الكبرى مثل بريطانيا وفرنسا ، أثناء مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار ، يؤيد توسيع سلطة الدولة الساحلية فى التدخل لحماية مصالحها ضد التلوث الذي يتهددها فى حالات الحوادث البحرية (٢). ولقد تجلى هذا الاتجاه فى نص الاقتراح الذي قدمه الوفد الفرنسي فى المؤتمر ، على ضوء حادثة " أماكو كاديس " الذي تضمن ضرورة توسيع سلطة الدولة الساحلية فى التدخل فيما وراء البحر الإقليمي فى تلك الأحوال . وقد أخذ نص المادة ٢٢١ من اتفاقية بالمبدأ الذي عبرت عنه اتفاقية بروكسل عام ١٩٦٩ ، ولكنه توسع فى سلطة الدولة الساحلية فى التدخل ، مع التشديد على الهدف الرئيسي من التدخل وهو حماية البيئة البحرية ، وتحرير تلك السلطة من القيود التي كانت تحيط بها فى اتفاقية ١٩٦٩ ، بحيث بات يمكن للدولة فى ظل النص الجديد أن تتدخل لمواجهة خطر التلوث أو نذرة ، وتستطيع أن

٢- راجع : Treves , op . cit , p 715

١- راجع الاستاذ الدكتور صلاح عامر ، المرجع السابق ، ص ٥٢٩ .

تتدخل بكافة أنواع التدابير بشرط أن تكون تلك التدابير متناسبة مع الخطر الفعلي أو الداهم الذي يهدد شواطئها بالتلوث (١) . كما تجدر الإشارة إلى توسيع الفقرة الثانية من المادة ٢٢١ فى مفهوم الحادث البحرى، حيث نصت على أنه لأغراض هذه المادة يعني " الحادث البحرى" تصادم السفن أو جنوحها أو أي حادث آخر يتصل بالملاحة أو حادث يقع على ظهر سفينة أو خارجها وتنجم عنه أضرار مادية أو تهديد وشيك بأضرار مادية بسفينة أو بحمولتها " .

ويلاحظ على نص الفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاقية على الرغم من إنه قريب إلى حد ما فى تعريف مفهوم الحادث البحرى من التعريف الذي جاءت به اتفاقية بروكسل عام ١٩٦٩، إلا أنه توجد بعض الفوارق والاختلافات بين النصين تعطي مؤشراً واضح بالاتجاه العام للاتفاقية الجديدة نحو توسيع سلطات الدولة الساحلية .

الفرع الثالث
الاتجاه إلى التوسع فى اختصاصات الدولة الساحلية بالتدخل فى أعالى البحار
استناداً لقواعد القانون الدولي العرفى

تمهيد وتقسيم :

إذا كنا قد تعرضنا فيما تقدم لاختصاص الدولة الساحلية فى التدخل فى أعالى البحار فى الأحوال التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى تهديد سواحلها بالتلوث فى حالات الحوادث البحرية ، فإنه يتعين علينا أن نبحث عن الأساس

٢- راجع الوثيقة : U. N. Dos A / CONF . 62 / WP . 8 / Rev . I

وللزيادة فى التفاصيل حول موقف دول المختافة فى هذه المسالة خلال جلسات مؤتمر الامم المتحـدة للبحار راجع:

Hakabbaa"Marime Pollution in international law ",Helisinki,1981.P.273.

القانوني لحق الدولة الساحلية بالتدخل فى أعالى البحار وفقا لقواعد القانون الدولي العرفي والذي يمثل استثناءً من تطبيق قانون دولة العلم .

لم تتناول اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ الأحكام العامة لتنظيم حق الدولة الساحلية بالتدخل فى أعالى البحار فى حالات الحوادث البحرية ، بل أحالت ذلك لقواعد القانون الدولي العرفي والاتفاقي فى (المادة ٢٢١) . ويعني ذلك إشارة صريحة من اتفاقية فيما يتعلق بقواعد القانون الدولي الاتفاقي للعمل بأحكام اتفاقية بروكسل عام ١٩٦٩ بشأن التدخل فى الأحوال التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى تلوث بالزيت ، والبروتوكول الخاص بالتدخل فى أعالى البحار فى حالات التلوث بمواد أخرى غير النفط والموقعة فى لندن عام ١٩٧٣ . ولذلك يمكن القول أن التدخل من قبل الدولة الساحلية فى أعالى البحار يجد أساسه فى نص اتفاقية السابقة الموقعة فى بروكسل عام ١٩٦٩ والبروتوكول المتمم لأحكامها عام ١٩٧٣ ، كما يجد أساساً أيضا فى قواعد القانون الدولي العرفي .

ولكن هناك سؤال هام يفرض نفسه علينا الآن وهو : ما هي قواعد القانون الدولي العرفي التي تبرر تدخل الدولة الساحلية فى أعالى البحار فى حالات الحوادث البحرية التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى تهديد مصالحها التلوث ؟

يذهب فريق من فقهاء القانون الدولي إلى أن حق الدولة الساحلية بالتدخل فى أعالى البحار لتتخذ الإجراءات الضرورية من أجل الوقاية أو مكافحة خطر جسيم يتهددها ، وهو استثناء من تطبيق قانون دولة العلم ، يجد أساسه فى حق الحماية الذاتية ([1]). وفي تفسير لحق الحماية الذاتية الذي يعتبر الأساس لتدخل الدولة الساحلية فى أعالى البحار ، يذهب هؤلاء الفقهاء وعلى رأسهم الفقيه شارل دي فيشر Charles de Visscher إلى أن حق الحماية الذاتية ليس

---

[1]) أ.د/ إدريس الضحاك " قانون البحار وتطبيقاته فى الدول العربية ، المرجع السابق ، ص ٦٧١.

بجديد على فقه القانون الدولي ، حيث يرى سيادته أن الدولة الساحلية تملك هذا الحق ولو بالخروج عن مقتضيات القانون الدولي اتفاقية أو حتى العرفية. وهو يرى أن هذا الحق ليس حق ضرورة Droit de Necessite **لأن هناك فرق كبير بين حالة الضرورة** Flat de Necessite **وحق الحماية الذاتية . فحق الضرورة من وجهة نظره هو حق شخصي** Subjectif **وفردي** Individuel **فى حين أن حق الحماية الذاتية يخص الدولة الساحلية كما يخص الدولة الساحلية كما يخص المجتمع الدولي لأنه يحقق مصلحة عامة ، كما أن حق الحماية الذاتية يختلف أيضا عن حق الدفاع الشرعي لأن هذا الأخير مرتبط بفكرة الهجوم** Agression **فى حين لا تتوافر هذه الصفة فى حق الحماية الذاتية (١).**

ومن فقهاء القانون الدولي العرب من يؤيد فكرة حق الحماية الذاتية باعتباره حقا يخول للدولة الساحلية أن تتدخل فى أعالى البحار لتتخذ الإجراءات الضرورية لحماية مصالحها ضد التلوث ومنهم الدكتور إدريس الضحاك حيث يرى سيادته أن اللجوء إلى هذا الحق جاء نتيجة طبيعية للنقص الحاصل فى كل من الاتفاقيات الدولية العامة والاتفاقيات الجهوية، ومن ثم أصبح للدولة الساحلية الحق فى أن تتخذ بصفة انفرادية وبواسطة قوانينها الوطنية الإجراءات المناسبة للوقاية قدر المستطاع من التلوث الناتج عن الحوادث وأنه علي الرغم من أن مثل هذه الإجراءات وقتية وخاصة وتطبق عند الحوادث، فإنه استنادا إلى حق الحماية الذاتية، لأن من الدول الساحلية من لم تكتفي بذلك بل شرعت قوانين وطنية تنظم هذه الإجراءات بشكل أهم

---

[1]) على الرغم من أن شارل دي فشر يرى أن حق الدولة الساحلية فى التدخل فى أعالي البحـــار فـــى حالات الحوادث البحرية يستند إلى حق الحماية الذاتية الذي يختلف عن حالة الضرورة وحق الدفاع الشرعي، إلا أنه يوجد عدد ليس قليل من فقهاء القانون الدولي وأولهم لوتر باخت = = لا يـــرى أن الحماية الذاتية حقا ، وإنما مجرد عذر معترف به من طرف القانون الدولي ممارس من طـــرف الدولة لوجود حالة الضرورة . راجع ، المرجع السابق ، ص ٦٧١ .

وعام، كما هو الحال بالنسبة للقانون الكندي الصادر فى عام ١٩٧٠ والقانون العماني رقم ٣٤/ ٧٤ الصادر فى ١/١/ ١٩٧٥([1]).

غير أن الرأي الراجع فى الفقة سواء علـى مسـتوي الفقـه العربـي أو الأجنبي يري أن الإشارة فى صدر المادة ٢٢١ من اتفاقية الجديـدة للبحـار الموقعة عام ١٩٨٢ إلى سلطة الدولة الساحلية بالتدخل فى أعالى البحار وفقا للقانون الدولي العرفي فى حالات الحوادث البحرية لحماية مصالحها من خطر

---

[1]) يعتبر القانون الكندى الصادر فى ١٩٧٠/٢/٢٦ بشان حماية المناطق الشمالية والميـاه المجـاورة للجرف القارى ومياه جزر الشمال الكندية – من اول القوانين التى ظهرت تاكيدا لاستعمال الدولـة الساحلية حق الحماية فى حماية مصالحها ضد التلوث البحرى فى مناطق تعتبر بحكم موقعهـا مـن مناطق اعالى البحار حيث يقضى هذا القانون بمنع التلوث فى منطقة محمية مـن التلـوث يصـل عرضها حول الأرخبيل الكندى فى المياه المذكورة الى مائة ميل وان كان القانون الكويتى الصادر عام ١٩٦٤ قد نص على وجود منطقة محمية من التلوث تمتد الى ١٠٠ ميل فى ما وراء الحـدود الإقليمية الا انه قد تناول هذا النص ضمن النصوص القانون المتعددة والتى تهدف فى المقـام الأول لحماية المياه الداخلية ومنطقة البحر الإقليمى دولة الكويت ضد التلوث البحرى هذا وتعتبر الدول العربية من الدول السباقة لإقرار مبدإ الحماية الذاتية على الصعيد الدولى حيث انها لم تنتظر التطور البطىء للاتفاقيات الدولية لمجابهة ظاهرة التلوث الناجم عن الأنشطة او حوادث فى أعالى البحـار يهدد او قد يهدد سواحلها او مصالحها الاساسية وقامت سلطنة عمان فى عام ١٩٧٥ بإصدار القانون رقم ٧٤/٣٤ حيث نص هذا القانون فى فصله الاول على تحديد مناطق فيما وراء الميـاه الاقليميـة تصل عرضها الى حوالى ٣٨ ميل تعتبر مناطق محمية من التلوث يمتنع على السفن تصـريف اى مخالفات ذاتية او غير ذلك فيها . راجع الدكتور إدريس الضاحك المرجـع السـابق ص ٦٧٢ ..

وللزيادة فى التفاصيل حول نفس الموضوع راجع:

Morain(y)," le progress Techniue , la pollution et l'evolution recente du droit de la mer au Canada, porticulierement a l'egaad de l' Arctigue", A.C.D.I,vol.8, 1970,p.158.

راجع ايضا نص القانون العمانى ST/LEG/SER.B/18,1976,pp 74-85.

– راجع حق الحماية الذاتية باعتباره حقاً من الحقوق النافية لعدم المشروعية فى القانون الدولى.

Pradier- fodere,"Tratie de droit international public Europeen et Americain," paris,pedon,1885-1906,T.L.p.374.

التلوث ، يعني الإشارة إلى حالة الضرورة Etate de necssite التي تعتبر مبررا للتصرف علي خلاف ما تقتضي به قواعد القانون الدولي ([1]).

ونظرا لأهمية حق الضرورة باعتباره مبدأ قانوني من أهم المبادئ التي لاقت تطبيقات كثيرة فى الساحة الدولية ، فإننا سوف نشير إلية من حيث تعريفة وشروط استعماله حتى يمكن الاحتجاج به كظرف من الظروف النافية لعد المشروعية فى الفقه القانوني الدولي . ولذلك فإننا سوف نتناول حق الضرورة من خلال الموضوعات الآتية :

المطلب الأول : ماهية حالة الضرورة فى مناقشات لجنة القانون الدولي .

المطلب الثاني : الممارسات القضائية الدولية لحالة الضرورة

المطلب الثالث : حالة الضرورة وموقف فقهاء القانون الدولي .

المطلب الرابع : حالة الضرورة ومدي تطبيقها فى مسائل مكافحة التلوث البحرى في مناطق أعالى البحار .

وسوف نتناول كل من هذه الموضوعات بقدر من التفصيل

المطلب الأول
ماهية حالة الضرورة فى مناقشات لجنه القانون الدولى

وفقا للاقتراحات والمناقشات التي جرت فى أثناء انعقاد لجنة القانون الدولي فى أعمال دورتها الثانية والثلاثون التي عقدت فى الفترة من ٥ مايو إلي ٢٥ يوليو عام ١٩٨٠ يقصد بحالة الضرورة وفقا لأحكام القانون الدولي العام بإنهاء الحالة التي لم تتوفر فيها الدولة قطعا . وسيلة أخري لصيانة مصلحة أساسية مهددة بخطر شديد وشيك الحدوث ، غير وسيلة اتخاذ سلوك

---

[1]) تقرير لجنة القانون الدولي بدورتها الثانية والثلاثون ، ٥ مايو– ٢٥ يوليو عام ١٩٨٠ الوثيقة : U.N DOC . A /32/10

غير مطابق لما يقتضيه التزام دولي تجاه دولة أخري "([1]) فحالـــة الضـــرورة وفقا للمعني السابق هي حالة مستقلة وتتميـــز عـــن أســـباب انتفـــاء عـــدم المشروعية المعروفة فى القانون الدولي مثل الدفاع الشرف عن النفس والقوة القاهرة والأحداث العرضية وحالات الشدة ([2]) ولقد جرت محـــاولات عديـــدة سواء علي مستوي فقهاء القانون الدولي القدامى أو علي مســـتوي الفقهـــاء المحدثين حول تحديد الطبيعة القانونية لحالة الضرورة ، هل هي حق يخـــول للدولة التي تحتج بالضرورة بأنها إنما تفعل ذلك فإنها تفعله استنادا إلى حـــق ذاتي ، أو أن الضرورة هي حالة تنازع بين مصلحة مهما كانت أساسية مـــن جهة وحق ذاتي من جهة أخري . ولكن لجنة القانون الدولي أنهـــت الجـــدل الفقهي حول تحديد الطبيعة القانونية لحالة الضرورة فى تقريرهـــا الســـابق ، حيث رأت اللجنة أنه لا يمكن اعتبار الضرورة حق تستند إلى حق ذاتي ، وذلك لأن الضرورة تختلف عن مضمون الحق الذاتي ، فالأخير يعني إمكانية مطالبه شخص آخر قانونا بخدمة أو سلوك معين وهذا الأمـــر يختلـــف عـــن حالـــة الضرورة لأن من يحتج بها لتبرير فعله ، لا يطالب شخص آخر بأي مطلب أو خدمة أو سلوك معين . وبناء علي ذلك فإن اللجنة رأت أن الضرورة هي حالة تنطوي علي تنازع بين قاعدتين نظريتين مختلفتين ، كل منهما تحمي مصلحة

1) راجع : المرجع السابق ، ص ٧٢ .

2) ووجه الخلاف بين حق الضرورة من جهة وحق الدفاع الشرعي والقوة القاهرة والأحداث العرضية وحالات الشدة من جهة أخري ، أن الفعل المقترف فى حالة الضرورة خلافا لما يجري فى الحالات الأخري لا يسببه سبق سلوك معين من الدولة التي اقترفت الفعل قبلها ، بل أن الضرورة هي حالـــة تنطوي على خطر جسيم وقع علي الدولة التي تتمسك بهذا الحق أو وشيك الوقوع ، مما يبيح لهـــذه الدولة التدخل لحماية بقائها السياسي أو الاقتصادي باقتراف عمل غير مشروع دوليـــا لـــدفع هـــذا الخطر الجسيم الذي لحق بها أ يوشك أن يقع عليها .. راجع ، الوثيقة السابقة ، ص ٧٣.

ما ، ولا يمكن إحترامهما فى آن واحد لظروف عرضية ، واحدي القاعــدتين .هى تلك التى تنص على حالة الضرورة([1]).

وبعد مناقشات ومشاورات مستفيضة من قبل أعضاء لجنة القانون الدولى خلال الدورة السابقة ، لبحث مدى إمكان اعتبار حالة الضرورة من المبــادئ المستقرة فى القانون الدولى من خلال الممارسات الدوليــة والآراء الفقهيــة وأحكام المحاكم الدولية ، توصلت اللجنة إلى أن مبدأ الضــرورة لــه جــذور عميقة فى نظريات القانون العامة([2])، ولا يمكن السكوت عن تطبيق هذا المبدأ فى القانون الدولى ، ومن ثم قررت اللجنة إدراج نص فى إطار الفصل الخامس من مشروع المواد الذى أسفرت عنه اجتماعات اللجنة فى دورتهــا الســابقة حيث نصت المادة ٣٣ من الفصل الخامس مــن مشــروع المــواد الســابق والمعنون " بالظروف النافية لعدم المشروعية" على ما يلى([3]):

" ١- لا يجوز لدولة أن تحتج بحالة الضرورة كمبرر لنفى عدم مشروعية فعل صادر عنها غير مطابق لالتزام دولى عليها إلا فى الحالتين التاليتين :

أ-إذا كان هذا الفعل هو الوسيلة الوحيدة لصيانة مصــلحة أساســية لهــذه الدولة من خطر جسيم ووشيك يتهددها .

ب-إذا كان هذا الفعل لم يؤثر تأثيرا ضارا بشدة على مصلحة أساسية للدولة التى كان الالتزام قائما تجاهها .

---

[1]) راجع ، الوثيقة السابقة ، ص ٧٣

والجدير بالذكر أن الضرورة موضوع الحديث هى ضرورة دولة ، فحالة الخطر الشديدة التــى يحتج بها تنطوى على خطر يهدد حياة أشخاص طبيعين ، يعزى سلوكهم إلى الدولة ، لكــن علــى خطر شديد على وجود الدولة نفسها.

[2]) للزيادة فى التفاصيل حول حق الضرورة فى نطاق نظريات القانون العام راجع :

أ.د/ أحمد الألفى، شرح قانون العقوبات، القسم العام، القاهرة، ١٩٧٧، ص ٤٢٨ – ٤٣٨.

[3]) راجع نص المادة نص المادة ٣٣ من الفصل الخامس والتعليق عليه من قبل أعضاء اللجنة خــلال دورتها التى عقدت فى عام ١٩٨٠ فى الوثيقة السابقة ، ص ٧١ .

٢- وفى جميع الأحوال ، لا يجوز لدولة أن تحتج بحالة الضرورة كمبرر لنفى عدم المشروعية .

أ - إذا كان الالتزام الدولى الذى لا يطابقه فعل الدولة ناشئا عن قاعدة قطعية من القواعد العامة فى القانون الدولى ، أو

ب-إذا كان الالتزام الدولى الذى لا يطابقه فعل الدولة غير منصوص عليه فى معاهدة تنفى بصورة صريحة أو ضمينة إمكانية الاحتجاج بحالة الضرورة بصدد ذلك الالتزام،أو

ج-إذا كانت الدولة المعنية قد أسهمت فى حدوث حالة الضرورة " .

ويلاحظ على النص السابق أن اللجنة بعد أن أدرجت حالة الضرورة باعتباره ظرفا يمكن أن ينتفى به عدم المشروعية من فعل غير لما يتطلبه التزاما دولى ، كانت حريصة على أن يتضمن النص أيضا الشروط التى يجب أن تتوافر كلها ليمكن لدولة ما ، أن تحتج بوجود حالة ضرورة مقبولة ، يمكن لها أن تبرر على أساسها سلوكها غير مطابق لما يتطلبه التزام دولى . ويمكن إجمال هذه الشروط فيما يلى :

الشرط الأول : يجب أن تكون الدولة التى تحتج بحالة الضرورة - معرضة لخطر بالغ الشدة يهدد مصلحة أساسية لها ، بمعنى أن يكون هذا الخطر لم يمكن تلافيه بوسيلة أخرى ولو كانت أكثر كلفة .

الشرط الثانى : يجب ألا تكون الدولة التى احتجت بقيام حالة الضرورة لصالحها هى نفسها التى أثارت عمدا أو تهاونا حدوث حالة الضرورة هذه .

الشرط الثالث : يجب أن تكون المصلحة المضحى بها باسم الضرورة أقل أهمية من المصلحة المراد حفظها .

ويلاحظ أخيرا أنه من أهم أعمال لجنة القانون الدولى فى جلستها الثانية والثلاثون والتى عقدت فى الفترة من ٥ مايو إلى ٢٥ يوليو عام١٩٨٠ ، أنها

أقرت حالة الضرورة باعتبارها من المبادئ المستقرة فـــي القـــانون الـــدولى استنادا إلى الممارسات الدولية والآراء الفقهية وأحكام المحاكم الدولية ، وأنه يمكن الاحتجاج بها كظرف من الظروف النافية لعدم المشروعية فى القـــانون الدولى العام ، إذا توافرت الشروط التى توصلت إلى إقرارها اللجنة.

المطلب الثانى
الممارسات القضائية الدولية لحالة الضرورة

من مراجعة أحكام القضاء الدولى نجد أن هناك قضايا أثيرت أمام المحاكم الدولية واحتجت فيها الدول بحالة الضرورة لتبرير سلوك غير مطابق لالتزام دولى عرفى أو انفاقي ومن أهم هذه القضايا ما يلى :

١-نشب نزاع فى سنة ١٩١٠ بين الشركة العامـــة للأودنيـــك الفرنســـية و حكومة فنزويلا وتتمثل وقائع هذه القضية فى أن الشركة الفرنسية كان قد حصلت على امتياز لاستغلال معادن وإنشاء شبكة نقل فى منطقة واســـعة كانت الحكومة الفنزويلية تعتقد إنها صاحبة السيادة عليها ، ولكن أتضـــح أن الأراضى التى أبرمت بشأنها عقود الامتيازات كانت كولومبيا تعتبرهـــا ملكا لها . وبناء على ذلك رفعت احتجاجا شديد اللهجة لدى فنزويلا لمنحها الامتياز للشركة الفرنسية فى أراضى لا تقع تحت سيادتها، وطالبت بإرجاع المنطقة المعنية لها ، ورغبة فـــى تجنـــب نـــزاع مســـلح بـــين البلـــدين المتجاورتين ودفعا للخطر الداهم الذى يهدد الحكومة الفنزويلية ، اضطرت فنزويلا إلى فسخ عقود الامتيازات مع الشركة الفرنســـية وأرجعـــت إلـــى كولومبيا الأراضى التى شملتها بسيادتها خطأ . وعندما رفعت القضية إلى اللجنة المختلطة للمطالبات بين فنزويلا وفرنسا ، التى أسســـت بمقتضـــى بروتوكول ٢٧ شباط / فبراير ١٩٠٣ ، وافقت اللجنة على الحجـــة التـــى أحتجت بها فنزويلا والذى جاء فيها إنها اضطرت لإلغاء العقد مع الشركة

الفرنسية لتفادى ضرر فنزويلا والذى جاء فيها إنها اضطرت لإلغاء العقد مع الشركة الفرنسية لتفادى ضرر جسيم محدق بها يتمثل فى خطر الحرب المقتضية التى سوف تنشب مع جارتها كولومبيا وقد قرر الحكم الأكبر بلوملىplumley أنه يجوز دوليا لفنزويلا فى حالة الظروف الاستثنائية فسخ عقد الامتياز مع الشركة الفرنسية استنادا إلى حالة الضرورة، مع الاعتراف للشركة فى حقها فى التعويض بسبب عواقب هذا الفسخ المشروع دوليا([1]). ويلاحظ على الحكم السابق أن القضاء الدولى أقر حالة الضرورة إقرارا تاما بشرح سلوك غير مطابق لالتزام إتفاقى مع الاعتراف للطرف بحقه فى تعويض مناسب .

٢-وهناك موقف للحكومة الروسية فى قضية أسود البحر بالقرب من السواحل الروسية فى عام ١٨٩٣ احتجت فيه الحكومة الروسية بحالة الضرورة لتبرير سلوك غير مطابق لالتزام دولي يتمثل فى حرية أعالى البحار ، وتتلخص وقائع هذه القضية فى أنه نظراً لاتساع صيد الأسود البحرية فى المياه الإقليمية الروسية طلبا لفرائها من قبل الصيادين البريطانيين والأمريكيين إلى حدود مقلقة ، ونظراً إلى قرب افتتاح موسم الصيد أصدرت الحكومة الروسية لمنع خطر إبادة هذه الأسود البحرية ، مرسوما يحظر صيدها فى منطقة تتصل بسواحلها ، ولكنها كانت فى ذلك خارجة عن ولاية السلطة الروسية ووجه وزير الخارجية الروسي شكلين Cheleen رسالة إلى السفير البريطاني فى ١٢ فبراير عام ١٨٩٣ ، أوضح له فيها أن هذا الإجراء اتخذ بسبب إجراء تدابير محتومة مؤقتة عاجلة ، نظرا إلى قرب افتتاح موسم الصيد ، وأضاف الوزير الروسي أنه يعتقد أنه من اللازم التأكيد على الصفة المؤقتة أساساً للتدابير المذكورة أنفا ، التي

---

[1]) راجع ، الأمم المتحدة ، مجموعة القرارات التحكيمية، المجلد العاشر، ص ٢٨٠ وما بعدها .

تقررت تحت ضغط ظروف استثنائية ([1]). ويلاحظ أن هذا الموقف تأكيداً لصحة عذر الضرورة التي لا بد من استيفائها لكي يتسنى مجرد اعتبار أن حالة الضرورة تبرر فعل دولة غير مطابق لما يتطلبه التزام دولي أي " الطبيعة الاستثنائية المطلقة فى الحالة المحتج بها "، وقرب حدوث الخطر المهدد لمصلحة كبيرة للدولة، واستحالة مواجهة هذا الخطر بوسائل أخرى ، والصفة المؤقتة حتما لهذا التدبير المرتبط باستمرار الخطر المتوجس منه .

٣-وهناك قضايا دولية تعرض فيها القضاة إلى الاعتراف بحالة الضرورة لتبرير سلوك غير مطابق لالتزام دولي ، على الرغم من أن الدول المدعي عليها لم تحتج بحالة الضرورة ، ولعل من أهم هذه القضايا هي قضية الباخرة البريطانية ومبلدون ، وتتلخص وقائع هذه القضية فى أنه أثناء الحرب الروسية البولندية من عام ١٩٢٠ – ١٩٢١ حظرت السلطات الألمانية على الباخرة البريطانية ومبلدون التي استأجرتها شركة فرنسية والتي كانت تنقل الذخيرة وغيرها من العتاد الحربي إلى بولندا ، المرور بقنال كيبل ، وقد زعمت السلطات الألمانية مناف لموقف الحياد الذي اتخذته ألمانيا هي الحرب بين بولندا وروسيا، وذلك بسبب شحنتها، ولكن الحكومة الفرنسية باعتبارها مستأجرة للسفينة ومبلدون احتجت باستنكارها عدم مطابقة السلوك الألماني للمادة ٢٨٠ من معاهدة فرساي بشأن المرور فى قنال كيبل ، ورفعت المنازعة التي قامت بعد ذلك إلى المحكمة الدائمة للعدل الدولية، وقد وقفت المملكة المتحدة وإيطاليا واليابان اللتان شاركتا فى هذه المعاهدة إلى جانب فرنسا فى المحكمة الدولية، وكانت المسألة التي نوقشت عند عرض القضية أساسا هي معرفة ما إذا كان التدبير الذي

1) British and Foreign State Papers , 1893 , 1894 , London , PP 219 – 220

وللزيادة فى التفاصيل راجع الوثيقة : U.N.DOC A/38/10.P.81.

قررته السلطات الألمانية إزاء الباخرة ويمبلدون ممنوعا بمقتضى نص المادة ٢٨٠ من معاهدة فرساي [1]، وأثبتت المحكمة فى قرارها المؤرخ فى ١٧ أغسطس عام ١٩٢٣ ، بأن هذا المنع موجود ، وأنها لم تنكر أبداً التزامات ألمانيا بصفتها دولة محايدة ولقد جاء فى قرار المحكمة بأنه كان للحكومة الألمانية أيضا هذا المنع نظرا لتوافر حالة الضرورة الذي كان يجوز أن تحتج به أيضا ألمانيا لتبرير موقفها .

المطلب الثالث
حالة الضرورة وموقف فقهاء القانون الدولى

فيما يتعلق بموقف الفقه الدولي بشأن قبول أو عدم قبول حالة الضرورة بوصفها من الظروف التي من شأنها أن تنفي عدم المشروعية عن فعل دولة لا يطابق التزام دولي .

---

1) ولقد دارت أثناء المناقشات الشفهية فى المحكمة مرافعات حامية بين كل من محامي الحكومة الفرنسية ومحامي الحكومة الإيطالية من جهة ومحامي الحكومة الألمانية من جهة أخرى ، حيث أبدى مسيو بادو فان Basdevant محامي الحكومة الفرنسية ملاحظته على أن تصرف ألمانيا ضد قاعدة حرية المرور لم تتوافر فيه شروط حالة الضرورة المعروفة فى الفكر القانوني الدولي وبالتالي لا يمكن لها أن تحتج بعذر الضرورة كمبرر لتصرفها بمنع الباخرة من المرور فى قنال كييل وبنفس المفهوم أتت مرافعة المحامي الإيطالي بلوتي .. وعلى الرغم من ذلك وبدون طلب المحامي الألماني السيد شيفر Shiffer بالتمسك بحالة الضرورة إلى أن المحكمة أقرت تصرف ألمانيا وقالت أن الحكومة الألمانية لو تمسكت بحالة الضرورة لتبرير سلوكها لحكمت لها المحكمة بذلك ، ولكن إذا كانت ألمانيا لم تخالف أحكام معاهدة فرساي فإنه لا مجال لتسبيب الحكم بتبرير ألمانيا، بعذر الضرورة .

- راجع وثيقة الأمم المتحدة السابقة ، ص ٨٧ .

- وللزيادة فى التفاصيل حول نفس القضية راجع :

المحكمة الدائمة للعدل الدولية ، السلسلة ٣ (C,no) المجلد الأول ، ص ١٧٨ وما بعدها .

يمكن القول أنه يلاحظ أولا أن الفكرة التي مفادها أن الضرورة يمكـن أن تبرر استثنائياً سلوك دولة بما يخالف إلتزاماً دولياً ، قد اعترف بهـا الفقـه الدولي صراحة ولكن فى إطار بحث يمتزج فيه تحليل القانون الداخلي وتحليل القانون الدولي .

ومن الفقهاء الذين اعترفوا بوجود حالة الضرورة كمبدأ من مبادئ القانون الدولي إذا توافرت شروطها الفقيه جروسيوس ([١]) فى القرن السادس عشـر، والفقيه وولف([٢]) فى القرن السابع عشر وفاتيل Vattel فى القرن الثامن عشر .

وظهرت فى القرن التاسع عشر الجهود الأولى لبعض مؤيدي اتجاه قبـول حالة الضرورة باعتبار الضرورة من الظروف التي تنفي عدم المشروعية عن فعل دولة لا يطابق التزاماً دولياً، ولكن علـى أن يصـحب الاعتـراف بعـذر الضرورة تبريراً مبدئياً، كذلك شهد القرن التسع عشر أول اتجاه فقهي يتزعمه الفقيه وستوك ينكر إقرار عذر الضرورة فى الفكر القانوني الدولي ، بحجة أن إقرار عذر الضرورة سوف يجعل من القانون الدولي كلمة فارغة ، إذ يكفـي لدولة أن تستظهر بالمصلحة العامة لتتخلص من واجب الاضطلاع بالالتزامات التي تعهدت بها ([٣]) وفي القرن العشرين زاد بالتدرج أنصار هذا الاتجـاه وإن ظل على الرغم من هذه الزيادة أقل بكثير من مؤيدي اعتبار حالة الضـرورة إحدى المبادئ القانونية الهامة فى القانون الدولي .

---

1) راجع الوثيقة السابقة ، ص ٨٨ .

2) راجع المرجع السابق ، ص ٨٩

3) للزيادة فى التفاصيل حول موقف فقهاء القانون الدولي من حالة الضرورة فى مجال القانون الدولي العام راجع : الدكتور مصطفى أحمد فؤاد، فكرة الضرورة فى القـانون الـدولي العـام ، منشـأة المعارف بالإسكندرية ، ١٩٨٧ ، ص ٣٠ وما بعدها .

ولكن أنصار الرأي المعارض لفكرة حالة الضرورة تراجعوا عـن رأيهـم السابق تحت ضغط وتزايد أنصار الاتجاه الأول ، حيث قـام الفقيـه Verdross بالتأكيد على أن معارضي الاعتراف بعذر الضرورة بوصفه مبدأ مـن مبـادئ القانون الدولي ، وجدوا أنفسهم مستعدين فى النهاية للاعتراف بعذر الضرورة فى حالات مقصورة على بعض المجالات الخاصة فى القانون الدولي تكون أقل حده من تلك التي تكون مسرحاً لما يستنكر من وجوه سوء الاستعمال (١) .

ويعتبر الفقه الدولي فى العصر الحديث على إجماع شبه كامل فيما يتعلق بالاعتراف بحالة الضرورة بوصفها مبدأ من مبادئ القانون الدولي ، ويسـتند فى ذلك إلى مواقف دولية عديدة وأحكام للقضـاء الـدولي اعترفـت بحالـة الضرورة كعذر من الأعذار النافية لعدم المشروعية .

ونحن نرى أنه ليس فى وسعنا التغاضي عن الوظيفة التي يشغلها مفهوم عذر الضرورة فى العلاقات القانونية المشتركة بين الدول ، وفي جميع نظـم القانون الأخرى ، على أن تحدد له شروطاً لتطبيقه بصـورة محـددة للغايـة لتفادي أن يؤدي إطلاقها إلى إفساح المجال بصورة كبيرة لانتهـاك القـانون الدولي بغير عقاب.

1) Verdross (A) , " Regles Generales du Droit International de la Paix " , Recueil des Cours , 1929 , v , Paris , Hachette , 1931 , vol 30 , p 489 .

المطلب الرابع
حالة الضرورة ومدى تطبيقها
فيما يتعلق بمسائل مكافحة التلوث البحرى فى مناطق أعالى البحار

أجمع أعضاء لجنة القانون الدولي خلال دورتها الثانية والثلاثين السابق الإشارة إليها على أن حادثة الباخرة توري كانيون ([1]) تعتبر نموذجاً مثالياً لتطبيق حالة الضرورة . وتعتبر اللجنة أن تدخل الحكومة البريطانية بقنبلة الباخرة فى عرض البحر ما هو إلا استعمال لحق الضرورة باعتباره من الظروف النافية لعدم المشروعية فى القانون الدولي.

وعلى الرغم من أن مالك السفينة لم يحتج ضد عمل الحكومة البريطانية ، إلا أن موقفها من وجهة نظر اللجنة يتسم بالمشروعية ، ولقد أيدت كل الاتجاهات الفقهية حتى يومنا هذا الاتجاه السابق الذي أقرته اللجنة واعتبرت أن هذا الحادث يعتبر تطبيقاً نموذجياً لحالة الضرورة باعتباره مبدأ مستقراً من مبادئ القانون الدولي ، وسوف نتعرض فى الفرع الرابع لهذه الكارثة بالتفصيل نظراً لأنه يعد التطبيق العملي لممارسة حالة الضرورة فى مكافحة التلوث البحرىفي أعالى البحار .

وقد وقعت فى أعقاب حادثة الباخرة توري كانيون صكوكاً تعاهدية ([2]) تنص على أن الدولة الساحلية يجوز لها أن تتخذ فى عرض البحر ، التدابير الضرورية لحماية سواحلها والمصالح المتصلة بها من خطر تلوث جسيم وشيك الحدوث ، ناتج عن حادث بحري .

ولكن هناك سؤالا يفرض نفسه علينا فى هذه الدراسة مفاده :

---

2) راجع تفاصيل حادث توري كانيون والدعاوي القضائية وآراء الفقهاء حول هذه الكارثة فيما يلحق من هذه الرسالة ص ٣٤٣ وما بعدها .

1) ومن أهم هذه الاتفاقيات على الإطلاق ، اتفاقية بروكسل عام ١٩٦٩ بشأن التدخل فى أعالي البحار فى الحالات التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية .

هل يجوز للدولة الساحلية أن تتدخل فى مناطق أعـالى البحـار لحمايـة مصالحها الأساسية من التلوث فى غير حالات الحوادث البحرية ؟

قبل أن نتطرق للإجابة على هذا التساؤل تجدر الإشـارة إلـى أن للدولـة الساحلية وفقا لحالة الضرورة أن تتدخل فى حالات الحـوادث البحريـة فـى مناطق أعالى البحار دون التقيد بما أوردته الاتفاقيات الدولية المعنيـة بحـق التدخل فى أعالى البحار فى حالات الحوادث البحرية (اتفاقية بروكسل للتدخل فى أعالى البحار فى حالات الحوادث البحرية عام ١٩٦٩ والبروتوكول الملحق بها عام ١٩٧٨)

وللإجابة على التساؤل السابق يمكن القول بأن لجنـة القـانون الـدولي توصلت فى دورتها السابقة أنه بالرغم من التطور فى المجال التعاهدي والذي يمثل فى تنظيم حق الدولة الساحلية بالتدخل فى أعالى البحـار فـى حـالات الحوادث البحرية ، فإنه يمكن دائما فى المجالات التي لا تشملها هذه القواعد (وبخاصة فى حالات أخرى يتسبب عنها تلوث خطير فى أعالى البحار ولا يكون ناتجاً عن حوادث بحرية) أن تحتج دولة ما بحالة الضرورة كعذر لسلوك دولة غير مطابق لما تتطلبه الالتزامات الدولية ، يتخذ فى حالات قد يبدو فيها هـذا السلوك ضرورياً بصورة استثنائية لمواجهة خطر جسيم وشيك الحدوث إن لم يكن محتوماً ، ويهدد مصلحة أساسية أيكولوجية ، سواء كان مكان وقوع هذا السلوك هو عرض البحر ، أو منطقة تابعة لسيادة دولة أخرى . ويكون الأمر كذلك فى حالة ما إذا كان تدخل الدولة بصورة جد عاجلة هو الوسيلة الوحيدة لانقاذ تلوث خطير يهدد البيئة البحرية ناتج عن انفجار أو تسرب مـن حقـل بترول فى الجرف القاري لدولة أخرى مقابلة، ولا تملـك هـذه الدولـة مـن الإمكانيات العلمية والتقنية من السيطرة على آثار هذا الانفجار ، وأيضا فـى حالة ما إذا نتج حادث بحري لإحدى ناقلات الزيت فى منطقة سيادة لدولة مـا

وأتضح أنها لا تملك من الإمكانيات ما يلزم لتفادي آثار الحادث وارتأت دولة أخرى مجاورة أن هذا الحادث سوف تمتد أثاره لها ، فلها أن تتدخل استناداً لحالة الضرورة فى العمل على الحد من آثار هذا الحادث على الرغم من وجود الناقلة فى منطقة سيادية لدولة أخرى(١).

ونحن نرى أنه على الرغم من اللجنة قد أقرت برأيها السابق مبدأ يعتبر على قدر خطير وخاصة فيما يتعلق بحق دولة ما التدخل ليس فى عرض البحر فحسب بل أيضا يمكن أن يصل التدخل فى المناطق التي تخضع للسيادة الإقليمية لدولة أخرى استناداً لحالة الضرورة لمنع خطر محدق بها ، وما ينطوي عليه هذا الرأي من مساس خطير بالسيادة الإقليمية للدول ، إلا أننا نؤيد وجهة نظر أعضاء اللجنة فى الاتجاه السابق ، طالما توافرت شروط لجنة القانون الدولي فى دورتها الـ ٣٢ وذلك لأن مصلحة حماية البيئة البحرية ضد التلوث هي مصلحة بلا شك جديرة بالحماية .

الفرع الرابع
كارثة توري كانيون والقواعد الحديثة للقانون الدولي للبحار

<u>تمهيد وتقسيم</u>

جنحت ناقلة البترول الليبيرية توري كانيون وهي تحمل ١١٩ ألف طن من البترول الخام أمام السواحل البريطانية فى مناطق تعد من أعالى البحار فى ١٩٦٧/٣/١٨ ، وكانت الناقلة تتجه من الخليج الفارسي فى طريقها إلى ميناء " ملفورها فن " الإنجليزي وأدى جنوحها إلى تسرب كميات كبيرة فى البيئة ، وفشلت كل محاولات إنقاذها ومنع تسرب الزيت ، مما حذى بالحكومة

---

(١) راجع الوثيقة : U . N . Doc . A/ 38 / 10 , op . cit , p . 82 .

البريطانية بالتدخل وقنبلتها بواسطة السلاح الجوي الملكي الإنجليزي لإشعال النيران فى الزيت لمنع تسربه إلى البيئة البحرية .

ولقد أثارت كارثة توري كانيون فى مارس ١٩٦٧ مشاعر الـــرأي العـــام العالمي لفداحة الأضرار التي أصابت البيئة البحرية وقتذاك ، وأبرزت ضرورة إدخال تعديلات جوهرية على قواعد القانون الدولي التقليـــدي بحيـــث تســـمح للدولة الساحلية بالتدخل فى مناطق أعالى البحار التي يحكمهـــا مبـــدأ حريـــة الملاحة ، وذلك فى الحالات التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى التلوث بالزيـــت بهدف حماية سواحلها من التلوث . وتعتبر كارثة توري كانيون بحـــث ثـــورة حقيقية فى القا٠نون الدولي للبحار أدت إلى عقد اتفاقيات دولية عديدة بشـــأن تحديد مدى سلطات الدولة الساحلية بالتدخل فى أعالى البحار لحماية سواحلها من خطر التلوث ، ونظراً لما استحوذت عليه هذه الكارثة من اهتمام عـــالمي كبير وأثرها على القانون الدولي للبحار فيما يتعلق بموضوع الاختصاص فـــى حماية البيئة البحرية الذي نحن بصدده فى هذه الدراسة ، فإننا سوف نتنـــاول هذه الكارثة بقدر من التفصيل باعتبارها تطبيقاً نموذجياً لحالة الضرورة التي تعتبر من الظروف النافية لعدم المشروعية وفقا لأحكام القانون الدولي .

وسوف يكون تناولنا لكارثة توري كانيون وأثرها على القـــانون الـــدولي للبحار من خلال الموضوعات الآتية :

المطلب الأول: الظروف والملابسات التي أحاطت بكارثة توري كانيون .

المطلب الثاني : الدعاوي القضائية التي نتجت عن وقوع الكارثة ومصيرها .

المطلب الثالث: موقف الفقه الدولي بشأن المسائل القانونيـــة التـــي أثارتهـــا الحادثة .

المطلب الرابع : كارثة توري كانيون والتطورات الحديثة على قانون البحار .

المطلب الأول : الظروف والملابسات التي أحاطت بكارثة توري كانيون

لدراسة الظروف والملابسات التي أحاطت بكارثة توري كانيون ينبغي الإشارة إلى مالكي السفينة سبب الكارثة ، ومستغلوها ، وواقعة الغرق وأسباب الحادث والإضرار البيئية التي نتجت عن هذه الكارثة على أن يكون ذلك بقدر من الإيجاز .

أ – مالكي السفينة ومستغلوها :

كانت السفينة توري كانيون قد تم بنائها فى الولايات المتحدة الأمريكية فى عام ١٩٥٩ ثم أعيد إجراء تعديلات عليها بغرض زيادة حمولتها عام ١٩٦٥ باليابان، وكانت السفينة مؤمن عليها تأميناً شاملاً لدى شركة Loyds ، **فى حين أن ملكيتها كانت لشركة** Barrocuda Tanker **وهي شركة مسجلة فى برمودا** Bermudes **وكانت تحمل علم ليبيري مجاملة دون وجود رباط حقيقي يربطها بدولة ليبيريا ، وكان طاقمها فى معظمه من الإيطاليين ، ولقد كانت شركة** Barrocuda Tanker **مستأجرة السفينة من الباطن من الشركة الأم فى الولايات المتحدة الأمريكية وهي شركة** Union Oil Company California ، **وفي لحظة وقوع الكارثة كانت السفينة محملة بزيت البترول من الكويت لحساب شركة البترول الإنجليزية .**

ب- واقعة غرق السفينة :

ناقلة البترول توري كانيون تسع حمولتها ٥٥ ألف برميل حوالي ١١٩ ألف طن وكانت متجهة من الخليج الفارسي إلى الميناء الإنجليزي Milford Haven **وفي يوم ١٩٦٧/٣/١٨ جنحت السفينة عند الصخور السبعة** Seven Stones **بين جزر سيلي ولاندرز إند ، وهذه المنطقة تقع على بعد أثنى عشر ميلا من خط القاعدة الذي تقاس منه المياه الإقليمية للمملكة المتحدة. وفي١٩٦٧/٣/٢١ وبينما كانت عمليات الإنقاذ جارية للسفينة على قدم وساق**

، حدث إنفجار فى غرفة الآلات وقد أحدث هذا الانفجار ثغرة كبيرة فى هيكل السفينة وترتب على ذلك تسرب ٥٠ ألف طن (١). من الزيت على مساحة ١٨٠٠ كم، وبذلت محاولات لتعويم السفينة وتذويب بقع الزيت على سطح الماء أو نقل البترول المتسرب إلى ناقلة أخرى، ولكن كل هذه المحاولات كانت دون جدوى لأن البحر كان هائجا آن ذاك، وفي ١٩٦٧/٣/٢٨ اضطر سلاح الطيران الملكي البريطاني إلى ضرب حطام السفينة بالقنابل الذي كان قد انشق إلى ثلاثة أجزاء وذلك بهدف حرق باقي الحمولة.

ج- أسباب الحادث :

في المنطقة الواقعة بين جزر سيلي ولاندرز آند توجد صخور سبعة ، وبدلا من أن يقوم ربان السفينة بالدوران حول هذه المنطقة الأرخبيلية الصغيرة ، إلا أنه حاول أن يعبر بين هذا الأرخبيل لكي يوفر نصف ساعة لدورانه حول الأرخبيل ، وعند دخول البوغار رأى القبطان استبدال القيادة الأوتوماتيكية ، بالقيادة اليدوية عن طريق الدفة إلا أن العمود الذي يستخدم فى القيادة اكتشف القبطان أنه كان معطلا وأثناء محاولته إصلاحه اصطدمت الناقلة بالصخور ، ولقد شكلت لجنة للتحري والتحقيق من قبل ليبيريا ونسبت الإهمال إلى القبطان وجاء بتقرير اللجنة ما يلي :

- ارتكب الربان خطأ ملاحياً عندما أراد العبور شرق جزر Sarlingues
- ترك الربان السفينة للقيادة الأوتوماتيكية لفترة طويلة فى منطقة خطرة ونسبت اللجنة المسئولية الكاملة لقبطان السفينة الكابتن Rugiali .

---

(١) وفقا لبعض التقديرات الأخرى أثبتت أن كمية النفط المتسرب من السفينة حينذاك ١١٧ ألف طن من النفط الخام .

د- الآثار البيئية للكارثة :

من الناحية المادية تكلفت كل من الحكومة الإنجليزية والحكومة الفرنسية مئات الآلاف من الجنيهات من أجل تطهير سواحلها من التلوث ، ولقد وصلت البقعة السوداء إلى سواحل بريطانيا فى ١٩٦٧/٤/١١ ، ولتطهير الشواطئ تم رفع ١٠ آلاف طن من الرمال والزلط مما تكلف ٢٠ مليون فرنك ، وقد اختفت نصف طيور الشواطئ الشمالية فى بريطانيا وكانت قد هلكت بسبب الكارثة (١). ولقد كان لكارثة توري كانيون الفضل الأكبر فى تقديم المعلومات حول تأثيرات تلوث المياه البحرية بالمواد النفطية على الأجسام الحية Biocoenoses **. كما أثبتت العينات التي حصل عليها علماء المحيطات من المناطق التي أصابتها الكارثة أن كافة البلانكتونات ، وخاصة بعض البلانكتونات النباتية التي تعيش فى الطبقات السطحية من المحيط قد أصيبت إصابات بالغة ، إذ أبيدت نسبة (٩٠%) من بيض سمك البليشار الموجودة فى المنطقة البيلاجية . غير أن طيور البحر قد برزت بين أولى ضحايا الهيدروكربورات . فالهيدروكربورات تذوب شحوم الريش ، وفي غياب الوقاية الكافية من الرطوبة تموت الطيور برداً ، يضاف إلى ذلك التسمم بإدخال النفط فى معدة الطيور (٢).**

والجدير بالذكر أن حادثة توري كانيون قد أدت إلى مجزرة حقيقية فى مستوطنات الطيور البحرية لا سيما مخلف (٣) الجزر السبع بين بريطانيا حيث خسرت آنذاك مستوطنات بطات الصخور وأكتع القطب الشمالي نسبة ٨٥% من أعدادها . كما استخدمت ١٠ آلاف طن من المواد المنظفة لمكافحة آثار النفط ،

---

1) يقدر بعض العلماء أن الأضرار التي أصابت الثروة الحيوانية والنباتية والمائية من جراء كارثة توري كانيون تعادل ما ينتج عن إنفجار قنبلة ذرية .راجع: Ballangger , op , cit , p. 215

2) راجع : Ballangger , op , cit , p. 216 .

3) المخلف : هو المكان الذي تتوالد وتتكاثر فيه الأسماك والطيور والحيوانات .

ولسوء الحظ لم تحتمل الحيوانات اللا فقارية (كالسلطعون، والقريدس ، والرخويات ، والقشريات) هذا العلاج وكذلك الأسماك الساحلية التي اضمحلت بصورة شبه تامة فى المناطق المعالجة بالمادة المنظفة([1]).

المطلب الثانى
الدعاوى القضائية التي نتجت عن وقوع الكارثة ومصيرها

يلزم قبل أن نتطرق إلى الحديث عن أهم الدعاوي القضائية التـي ترتبـت على وقوع الكارثة ومصيرها ، أن نشير فى البداية إلى موقف كل الأطـراف المرتبطين بالكارثة ، ومن الذي أضير منهم ومن لم يضر ، فإذا كانت العلاقات بين مؤجر السفينة والمستأجر من الباطن وشركات التأمين تنظمهـا العلاقـة التعاقدية المبرمة بين كل منهم ، وأن فعل الحكومة البريطانية بقنبلة السفينة لم يثير الاحتجاج لا من طرف الأفراد المعنيين ولا من طرف حكوماتهم الوطنية ، إلا أن الأمر لم يعد كذلك ويختلف بالنسـبة لحكـومتي بريطانيـا وفرنسـا ورعاياهم الذين أضيروا من الكارثة .

وتتمثل الأضرار التي لحقت بالحكومتين الفرنسية والبريطانية ، بأن كـلا منهما تحملت تكاليف باهظة فى مقاومة التلوث وتطهيـر سـواحلهما ، كمـا تحملت كل من الحكومتين دفع مبالغ على ذمة التعويض لرعاياهم الذين لحقتهم أضرار من الكارثة ، ولكن ذلك اقتصر على التعويضات البسيطة ، أما الأضرار البالغة التي أصابت رعاياهما فلم تقدرا على تحمل مبالغ التعويض ، وأثـرت كذلك البقعة السوداء على النشاط السياحي فى الدولتين وأيضا على النشـاط الاقتصادي الذي تمثل فى هلاك الثروة السمكية . ولـذلك أقامـت كـل مـن الحكومتين دعوتين للتعويض عن الأضرار التي نجمت عن الكارثة ، وسـوف نتناول كل من الدعوتين بقدر من الإيضاح للوقوف علـى تحديـد الأطـراف

4) راجع : جيليدازخيا وفريق العلوم المتكاملة ، المرجع السابق ، ص ٥٦ .

المنازعة والأساس القانوني الذي تستند عليه كل من الحكومتين فى الـدعوى المرفوعة منهما وحجج كل من طرفي الخصومة ومصير الدعاوى القضائية .

١- دعوى الحكومة الفرنسية :

كلفت الحكومـة الفرنسـية المحاميـان Pontovice & Soyer **بدراسـة الموضوع من حيث تحديد الطرف المدعي عليه بالتعويض ومدى اختصـاص المحاكم الفرنسية ، وتجهيز الدفوع اللازمة تمهيدا لرفـع دعـوى قضـائية لمطالبة المسئول بالتعويضات التي تقدرها الحكومة الفرنسية. وبعـد دراسـة المحاميين للقضية من جميع جوانبها رأت اللجنة ما يلي :**

أ – عدم وجود مسئولية على ليبيريا

رأت اللجنة أن ليبيريا وهي الدولة التي كانت توري كانيون ترفع علمهـا أنها لا تتحمل أية مسئولية عن وقوع الحادث ، حيث تبين من تقريـر لجنـة الفحص والتحري أن ليبيريا لم ترتكب أي عمل غير مشـروع وفقـا لأحكـام القانون الدولي ، حيث ثبت من التقرير أن السفينة التي منحتها علمها مجاملة كانت صالحة للملاحة وفي حالة جيدة ، ومستوى تدريب الطاقم كان كافياً وفقاً للمعايير الدولية ، وقبطان السفينة مشهور عنه أن له خبرة واسعة . ومن هنا رأي الفقيهان أنه لا يوجد نص فى القوانين الوضعية أو القانون الدولي يحمل ليبيريا مسئولية موضوعية فى هذه الحالة (١).

ب- تحديد الطرف المدعي عليه

وتوصلت اللجنة المشكلة من قبل الحكومة الفرنسية إلى إقرار مسـئولية شركة Barracuda **باعتبارها الشركة المسئولة عن تشـغيل البـاخرة وذلـك بموجب عقد تسجيلها الموجود فى برمودا .**

---

(١) راجع : Ballengger , op , cit , p. 217

ج- تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع

توصلت اللجنة القانونية الفرنسية إلى عدم اختصاص المحاكم الفرنسية بنظر النزاع وذلك استناداً إلى أن الكارثة وقعت بالقرب من الشاطئ الإنجليزي فى مناطق تعتبر فى عرض البحر ، وأن خطر الكارثة امتد إلى الشواطئ الفرنسية من خلال المد الأسود الذي نتج عن الحادث ، مما جعل الحكومة الفرنسية ليست مختصة بنظر الدعوى المرفوعة ضد السفينة .

ولذلك رأت اللجنة إقامة دعوى الحكومة الفرنسية على الشركة المدعي عليها Barracuda **فى الولايات المتحدة الأمريكية باعتبارها موطن الشركة الأم مالكة السفينة وهي شركة** Union oil **التي كانت قد سبقت الأحداث وقامت بعمل إجراء قانوني أمام المحاكم الفيدرالية فى منهاتن يمنع أي دعوى تعويض ضدها أمام المحكمة الفيدرالية (١).**

٢- دعاوى الحكومة البريطانية

لم تنضم الحكومة البريطانية فى إقامة أية دعوى قضائية للتعويض عن الأضرار التي أصابتها من جراء الكارثة مع الحكومة الفرنسية ، وأقامت دعوى من قبل حكومة جلالة الملكة البريطانية ضد الشركة المسئولة عن تعويض الأضرار وهي شركة Barracuda Tanker **أمام المحكمة العليا بلندن ، وأقيمت نفس الدعوى أيضا من قبل الحكومة البريطانية أمام إحدى المحاكم بسنغافورة استصدرت بمقتضاها حكماً مؤقتاً بالحجز على ناقلة بترول تدعى** Lake Padourde **تملكها الشركة المدعى عليها أثناء توقفها فى سنغافورة ، وتم الحجز على السفينة المذكورة فعلا فى ١٩٦٧/٧/١٥ ، وأفرج عنها فى ١٩٦٧/٧/٢١ مقابل دفعها لكفالة قدرها ٣ مليون جنيه (٢).**

---

(٢) راجع : Ibid , p 217

(١) راجع : Ibid , p218 وللزيادة فى التفاصيل حول نفس الموضوع راجع :

٣- مصير الدعاوى المرفوعة لتعويض الأضرار الناجمة عن الكارثة :

انتهت جميع الدعاوى المرفوعة ضد الشركة المدعي عليها بالتعويض إلى إجراء الصلح والتراضي بين كل من الحكومتين الفرنسية والبريطانية وبين الشركة المدعي عليها ، ففي يوم ١٩٦٩/١١/١١ وقد الأستاذ M.Griggs ممثل الشركة مجهزة السفينة وشركة التأمين المؤمنة على الباخرة توري كانيون ، اتفاقية الأول مع الأستاذ Geaffary ممثل فرنسا ، والاتفاق الثاني مع المحامي العام السير Eluyn Gones ممثل الحكومة البريطانية تسلم مندوب كل من فرنسا وبريطانيا بمقتضى هذين الاتفاقين من مندوب الشركة المدعى عليها وشركة التأمين مبلغ ٥ ,١ مليون جنيه استرليني لكل حكومة بالإضافة إلى مبلغ ٢٥٠٠٠٠ جنيه إسترليني يخصص لتعويض الأفراد الذين أضيروا من الكارثة ، على أن تكون هذه المبالغ مقابل تنازل الحكومتين البريطانية والفرنسية ومواطنيهم عن الدعاوى القضائية المرفوعة بسبب الكارثة ، ولا يحق لهذه الحكومات أو رعاياهم مستقبلاً رفع دعاوى قضائية أخرى([1]) وبذلك انتهت أهم قضايا التلوث عبر الحدود فى هذا القرن دون حكم قضائي يمكن اللجوء إليه فى الوقائع المماثلة ولكن آثار توري كانيون كانت بمثابة الثورة الحقيقية فى القانون الدولي للبحار ، تمثلت هذه الثورة فى عقد سلسلة من المؤتمرات الدولية أسفرت عن إقرار العديد من الاتفاقيات الدولية التي كان لها الفضل الكبير فى تطوير القانون الدولي للبيئة([2]).

Hakabaa, op.cit, pp. 264-273

(٢) راجع : Ballangger , op , cit , pp 218-219

(٣)راجع : Quenedec , op , cit , p 706

المطلب الثالث
موقف الفقه الدولي بشأن المسائل القانونية التي أثارتها الكارثة

على الرغم من أن فعل الحكومة البريطانية بقنبلة السفينة توري كانيون فى عرض البحر لم يثر الاحتجاج لا من طرف الأفراد الذين تربطهم صلة بالناقلة وهو شركات التأمين والشركة المجهزة للسفينة والشـركة المالكـة لهـا أو حكوماتهم الوطنية ، إلا أن تدخل الحكومة البريطانية آثار عدة مسائل قانونية من أهمها تحديد المدى الذي يمكن أن يصل إليه اختصاص الدولة السـاحلية بالتدخل خارج نطاق مياهها الإقليمية فى الأحوال التي تتهدد أو يمكن أن تتأثر مباشرة بخطر يهدد مصالحها الأساسية بالتلوث البحرى. ولقد أثيـرت عـدة تساؤلات رددتها أجهزة الإعلام والمحافل القانونية الدولية والإقليمية والمحلية وقتذاك، تدور هذه التساؤلات حول مدى شرعية تدخل الحكومـة البريطانيـة بقنبلة الباخرة توري كانيون ، وإذا سلمنا بمشروعية هذا التدخل ، هل يستند حق الحكومة البريطانية فى تبرير عملها باعتباره من أعمال الدفاع الشـرعي عن النفس أو باعتباره عملا من أعمال الضرورة ؟.

فعلى النطاق الإقليمي الأوربـي اجتمعـت اللجنـة القانونيـة للجمعيـة الاستشارية لمجلس أوربا فى أعقاب الكارثة وقدمت تقريراً يتضـمن اعتبـار تصرف الحكومة البريطانية بتفجير الناقلة بمثابة قرصنة . ولكن هذا التقريـر انطوى على قدرٍ من الغرابة حيث أن المادة ١٥ من اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ لأعالى البحار كانت قد أنهن الخلاف حول ما إذا كانت الأفعال يمكن أن توصف بأنها قرصنة حتى لو ارتكبت لتحقيق غاية عامة وذلك بقصر القرصنة علـى الأفعال ذات الأهداف لخاصة(١) .

---

1) راجع : الكتاب الأبيض الذي نشرته الحكومة البريطانية عام ١٩٦٧ حول هذه القضية

وفيما يتعلق بموقف الفقه الدولي من تصرف الحكومة البريطانيـة نجـده على إجماع كامل بأن هذا التصرف إنما يستند إلى حق الضرورة باعتباره من الحقوق النافية لعدم المشروعية فى القانون العام(١) .

فبالنسبة للفقه الغربي نجده تقريبا على إجماع كامل بأن تصرف الحكومة البريطانية لا يستند إلى حق الدفاع الشرعي عن النفس إنما يستند إلـى حـق الضرورة(٢). كذلك يرى الأستاذ الدكتور الغنيمي أن مبرر الدفاع الشـرعي لا يستقيم فى سابقة توري كانيون حيث أن الدفاع الشرعي إنما يكون رداً علـى فعل غير مشروع ولم يثبت أن توري كانيون أتت تصرفاً من هذا القبيـل . إلا أن سيادته يرى أنه الدفع الخاص بالضرورة إلى جانب الشروط القاسية التـي يحاط بها مبرر الضرورة ، فإن الضرورة فى هذه الحالات لا تخلق حقا وإنمـا قد تكون سببا من أسباب السماح ، ولذا فإنه لا يرفع المسئولية عن التعريض إذا أصاب التصرف الغير حسن النية(٣) .

كما أن لجنة القانون الدولي أقرت أثناء أعمال دورتها الثانيـة والثلاثـين المنعقدة فى الفترة من ٥ مايو وحتى ٢٥ يوليه عام ١٩٨٠ تصرف الحكومة البريطانية بأنه يستند إلى حالة الضرورة ، ورأت اللجنة أنه على الرغم من أن

---

2) راجع تقرير اللجنة فى وثائق مجلس أوربا ، الوثيقة رقم ٢٢٣٠ فى ٢٨ إبريل عام ١٩٦٧ ص ٩ فقرة ٢٣ مشار إليه فى القانون الدولي البحري فى أبعاده الجديدة الأستاذ الـدكتور محمـد طلعـت الغنيمي ، السابق الإشارة إليه ، ص ٣٣١ .

1) ومن الفقهاء الغربيين الذين ذهبوا إلى تبرير تدخل الحكومة البريطانية استناداً إلى حالة الضـرورة المعروفة فى الفكر القانوني الدولي كل من :

Ballangger , op , cit, p220
Dauay , op . cit , p 224
Traves , op . cit , p 711

2) راجع الأستاذ الدكتور محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص ٣٣٢ .

الحكومة البريطانية لم تقدم التبريرات القانونية لسلوكها (1) ، وأن مالك السفينة لم يتقدم بأي احتجاج ضد تصرف الحكومة البريطانية ، إلا أن تصرف الحكومة البريطانية يستند إلى حالة الضرورة ، ومن ثم فإنه يعتبر من أعمال الشرعية الدولية ، حتى لو أن المالك تمسك بالاحتجاج ضد تدمير الباخرة ، وفي أثناء المشاورات والمناقشات التي جرت أثناء الدورة السابقة ذهب الأستاذ نيكولاي أو شاكوف إلى القول بأن حادث توري كانيون يمكن اعتباره تطبيقاً لعذر حالة الضرورة باعتباره من الأفعال النافية لعدم المشروعية في القانون الدولي (2).

المطلب الرابع
كارثة توري كانيون والتطورات الحديثة على قانون البحار

أثارت الكارثة تخبطاً كبيراً حول مدى مشروعية التصرف البريطاني إزاء الباخرة توري كانيون ، ومرجع هذا التخبط إلى خلو القانون الدولي التقليدي

3) لم تقدم الحكومة البريطانية آنذاك مبررات قانونية كافية لتبرير سلوكها ، ولكنها كانت قد ألحت مراراً على وجود خطر شديد ، وعلى أن قرار قذف الباخرة لم يتخذ إلا بعد فشل جميع الوسائل الأخرى التي استخدمت للحد من آثار الحادث ، وعلى الرغم من أن التحقيقات التي أجريت حول الحادث كانت قد أثبتت أن الكارثة قد حدثت فى منطقة يمكن تجاوزاً اعتبارها جزء من المنطقة المتاخمة البريطانية إلا أن الحكومة البريطانية ما كان لها أن تحتج بأنها تدخلت بموجب سلطاتها المخولة للدولة الساحلية بمقتضى أحكام اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة عام ١٩٥٨ باعتبار أن الواقعة لها علاقة بالأمن الصحي، وذلك للاعتبارات الآتية :

١- التشريعات البريطانية الصادرة فى شأن حماية البيئة البحرية ضد التلوث البحري والصادرة في بريطانيا حتى عان ١٩٦٧ كانت قاصرة على المياه الإقليمية فقط ، ولم تمتد هذه القوانين بأحكامها إلى ما هم أبعد من ذلك .

٢- أن الحكومة البريطانية حتى عام ١٩٦٧ كانت لم تدعى لنفسها بمنطقة متاخمة .

راجع : تقرير لجنة القانون الدولي السابق الإشارة إليه ص ٨٢ .

1) راجع : نفس التقرير السابق ، ص ٨٣ .

متمثلا فى اتفاقيات جنيف عام ١٩٥٨ من أية نصوص تنظم مسـألة تـدخل الدولة الساحلية أثناء الحوادث البحرية التي تهدد أو يمكن أن تهدد مصالحها بخطر التلوث فى مناطق تقع خارج نطاق الولاية الإقليمية لها ، وكان مرد هذه الإشارة رغبة المجتمع الدولي للتحرك لمواجهة هذه الظواهر البيئية الخطيرة ، فقد كانت الحكومة البريطانية قد دعت منذ ٣١ مارس عام ١٩٦٧ فى أعقاب الكارثة إلى عقد دورة طارئة لمجلس المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحـة البحرية (أمكو) للنظر فى اتخاذ عدد من الإجراءات تنطوي على معنى تطوير قواعد القانون الدولي لكي تسمح بتدخل الدولة الساحلية فى منـاطق أعـالى البحار فى حالات الحوادث البحرية التي تهدد أو يمكـن أن تهـدد مصـالحها بالتلوث البحرى بالزيت وكانت كل من بلجيكا والولايات المتحـدة الأمريكيـة وفرنسا والنرويج وهولندا وألمانيا الاتحادية والسويد قد انضمت إلى بريطانيا فى دعوتها السابقة . وقد قرر مجلس المنظمة فى دورته الطارئة التي عقدها فى لندن فى يومي ٤ ، ٥ مايو ١٩٦٧ إنشاء لجنة قانونية خاصة عهد إليهـا بدراسة ١٨نقطة فى برنامج العمل والتي كانت تمثل أهم ما ورد بالمقترحـات التي قدمتها الحكومة البريطانية إلى المنظمة فى أعقاب الكارثة .ولقد وجهت اللجنة الدعوة إلى عقد مؤتمر دولى([1]). عقد فى بروكسل فى الفترة من عشرة إلى عشرين نوفمبر ١٩٦٩ لوضع تصور كامل حول الأضرار الناجمـة عـن تلوث مياه البحار بالزيت، ومدى تتدخل الدولة الساحلية بهدف حماية مصالحها الأساسية من التلوث البحرى الناجم عن الحوادث البحرية فى مناطق أعـالى

---

[1]) وقد حضر المؤتمر وفود ٤٨ دولة من جميع أنحاء العالم بالإضافة إلى مـراقبين يمثلـون أربـع منظمات دولية هى : العمل الدولية، الوكالة الدولية للطاقة الذرية، منظمة التعاون والتنميـة = = الاقتصادية، المعهد الدولى لتوحيد القانون الخاص وكذلك عدد ٦ منظمات دولية غير حكومية راجع الوثائق الفرنسية المرجع السابق ص ٤٩ مشار إليها فى القانون الدولى الجديد للبحار، أ.د/ صـلاح عامر، مرجع سابق، ص ٤٧٧.

البحار. ولقد أسفرت جهود هذا المؤتمر على إقرار اتفاقيتين على جانب عظيم من الأهمية حيث أعتبر بمثابة ثورة حقيقية فى القانون الدولى للبحـــار، أول هذه الاتفاقيتين هي اتفاقية الخاصة بالتدخل فى أعالى البحار فى الأحوال التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي على التلوث بزيت البترول والتي فتح بـــاب التعليـــق عليها فى ٢٩ نوفمبر عام ١٩٦٩ وثانيهما هي اتفاقية الخاصة بالمســئولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيت البترول ولم تقتصر آثار كارثة تـــوري كانيون على إقرار المجتمع الدولى للاتفاقيتين السابقتين بل أن الثـــورة التـــي أحدثتها فى القانون الدولى للبحار امتدت حتى إقـــرار البروتوكـــول الخـــاص بالتدخل فى أعالى البحار فى حالات التلوث بمواد أخرى غير الزيـــت الموقـــع عليه فى لندن عام ١٩٧٨ كما كان لها أثر كبير فى المقترحات والمناقشـــات التي تقدمت بها الوفود أثناء جلسات الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار أثناء انعقاد جلساته المتعاقبة إلا أن تم تنظيم مسألة تدخل الدولـــة الســـاحلية فـــى مناطق أعالى البحار فى حالات الحوادث البحرية فى الأحوال التـــي تـــؤدي أو يمكن أن تؤدى إلى إلحاق الأضرار بالمياه الإقليمية لها.

الباب الثالث
اختصاصات دولة الميناء
في مسائل
حماية البيئة البحرية من التلوث

تمهيد وتقسيم

اعتراف القانون الدولى للبحار بدولة الميناء التي تتوقف فيهـا السـفينة باختصاصات فيما يتعلق بمسائل مكافحة التلوث البحري والعمل على خفضـه والحد من آثاره حيث انطوت أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحـر مـن السفن الموقعة في لندن عام ١٩٧٣ والاتفاقية الجديدة لقانون البحـار عـام ١٩٨٢ على العديد من القواعد والأحكام التي تتضمن سلطات عديـدة لدولـة الميناء كحل وسط ونوع من التوفيق بين وجهات نظر الدول البحرية الكبـرى التي تهدف إلى تقليل اختصاصات كبيرة لدولة العلم على حساب دولة ساحلية في مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث ورغبة الدولة الساحلية فـي مـد باختصاصاتها تبعد كثيرا عن ما هو مقرر لها بمقتضى القانون الدولى العرفي والتقليدي .وتتعد باختصاصات دولة الميناء في مسائل حماية البيئة البحريـة ضد التلوث ما بين حقها في ممارسة سلطات البوليس المقررة لها وفقا لأحكام القانون الدولى للبحار، إلى سلطتها في توقيع العقاب على السـفن الأجنبيـة المخالفة لأحكام الاتفاقيات الدولية المعنية لمكافحة التلوث البحرى وللقـوانين والنظم البيئية الوطنية المشروعة لتضمين القواعد الدولية.

ولذلك فإننا سوف نتعرض لموضوع باختصاصات دولة الميناء في مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث على ضوء تناولنا للمسائل التالية:

الفصل الأول: تحديد ماهية دول الميناء وفقا لأحكام القانون الدولى العام.

الفصل الثاني: اختصاصات دولة الميناء وفقا لأحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن عام ١٩٧٣.

الفصل الثالث: سلطات دولة الميناء وفقا للاتفاقية الجديدة للبحار ١٩٨٢ .

الفصل الأول
تحديد ماهية دول الميناء وفقا لأحكام القانون الدولى العام

سوف نقسم هذا الفصل إلى مبحثين نتناول في أحدهما تعريف الموانئ وما في حكمها وأنواعها، ونتعرض في الثاني لتعريف دولة الميناء وفقا لأحكام القانون الدولى العام.

المبحث الأول
تعريف الموانئ وما في حكمها وأنواعها

الميناء هو المنفذ الطبيعي أي من صنع الطبيعة مثل مينائي هونج كونج والإسكندرية أو صناعي أي منشئة تقيمها الدولة على الشاطئ مثل مينائي مدراس وبور سعيد تتخذ منه السفن مأوى لإفراغ البضائع أو شحنها أو إنزال الركاب أو حملهم والموانئ بوجه عام هي مواقع على شواطئ الدولة معدة لاستقبال السفن ومجهزة لكي تقوم فيها السفن بتفريغ وشحن البضائع وتحميل وإنزال الركاب وتعتبر الموانئ والأحواض البحرية داخلة ضمن إقليم الدولة وجز من أملاكها العامة وللدولة استنادا إلى ملكيتها هذه أن تنظم المراكب الأجنبية فيها وأن تضع الإجراءات التي ترى مراعاتها لدخولها وأن تخضعها للوائحها الصحية والجمركية والبيئية وتفرض عليها الرسوم وما شابه ذلك([١]).

وأما المرفأ فهو خليج بحرى أو ما شابه ذلك تحتمي فيه السفن- وقد يكون المرفأ طبيعيا أو صناعيا أو مزيجا من الاثنين وهناك فرق بين الميناء والمرفأ حيث أن الميناء يحتوي على مدينة أو قرية داخل المرفأ، ولذا فأن كل ميناء

---

[1]) راجع أ.د/ محمد الغنيمي" القانون الدولى البحري في أبعاده الجديدة" المرجع السابق ص٧٠٢ وما بعدها.

يكون مرفأ وليس كل مرفأ ميناء ولكن الفقه درج على استخدام لفظ ميناء **Port** عند شرح الأحكام الخاصة بكل من الميناء والمرفأ([1]).

والمرسى– فى معنى المكلات هى منطقة بحرية تستخدم – رغم أنها تبعد عن الساحل– لرسو السفن التى لا تقترب من الساحل، أو هى ملجأ تحتمى فيه السفن من أمواج البحر لوجود حواجز من الجزر أو الشعاب المرجانية أو السواحل الرملية وما إلى ذلك، وجرى العمل على استعمال لفظ المحطات النهائية البحرية القريبة من الشواطئ كبديل للفظ المرسى فى بعض الأحيان([2]).

والموانئ قد تكون موانئ تجارية وهى الموانئ التى تكون معدة لاستقبال السفن التجارية ومجهزة لعمليات شحن وتفريغ البضائع وتحميل وإنزال الركاب فيها، وقد تكون موانئ حربية وهى الموانئ التى تحتوى على الترسانات والاستحكامات والقلاع ومنشآت الدفاع الساحلية وهناك موانئ المياه اللجية كما يطلق عليها أ.د/ الغنيمى([3]).

وتخضع الموانئ عموما لنظام قانونى أقرته الدول فى اتفاقية جماعية أبرمت فى جنيف عام ١٩٢٣ بشان النظام الدولى للموانئ البحرية ، دخلت حيز التنفيذ فى ٢٦ يوليو عام ١٩٢٦. هذا إلى جانب العديد من الاتفاقيات الدولية التى أبرمتها جماعة الدول لتحديد الوضع القانونى للسفن الأجنبية فى الميناء ،

---

[1]) راجع أ.د/ على صادق ابو هيف" القانون الدولى العام" المرجع السابق ص٤١٤.

[2]) يذكر أ.د/ الغنيمى فى كتابه "القانون الدولى البحرى فى أبعاده الجديدة " بان المرفأ هى كلمة مشتقة من رفا، ويقال رفأ السفينة اى ادناها من الشط ومرفأ السفينة حين تقــرب من الشط، اما الميناء ففيه المون والماء وهو الميناء، المرجع السابق، ص٧٠٢.

وللزيادة فى التفاصيل حول تعريف الموانى وما فى حكمها وأنواعها ..

راجع: أ.د/ عبدالعزيز سرحان،المرجع السابق ،ص٣٢٢.

[3]) راجع: أ.د/ محمد طلعت الغنيمى، المرجع السابق، ص٧٠٢ وما بعدها.

وأبرزها على الإطلاق الاتفاقية الخاصة بتسيير الملاحة البحرية الدولية الموقعة فى لندن فى ٩ أبريل عام ١٩٥٦([1]).

وليس لدولة الميناء استنادا إلى سيادتها الإقليمية أن تقفل موانيها أو محطاتها النهائية القريبة الشواطئ فى وجه السفن الأجنبية دون إبداء أسباب مشروعة، لان ذلك يتنافى مع الغرض الذى أعدت له هذه الموانئ أولا، ولان ذلك إخلال بمبدإ حرية الملاحة البحرية وعرقلة للتجارة الدولية ثانيا. وقد سارت الدولة عادة على فتح موانيها بصفة عامة للسفن التجارية الأجنبية، واستقر العرف الدولى على ذلك وتأييدا بما تقرر بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية المعنية بتيسير الملاحة البحرية الدولية أعوام ١٩٢٣،١٩٦٥، والتى تتضمن النص على حق جميع الدول الموقعة عليها فى اتصال سفنها بالموانئ البحرية لكل منها وفى الحصول على تسهيلات والمساعدات اللازمة مع مراعاة المساواة بينها فى المعاملة. ولكن لا ينطبق الحكم السابق على السفن الحربية وغيرها من السفن الحكومية التى لا تستخدم لأغراض تجارية، إذ أن دخولها فى موانيها يخضع لبعض القيود التى تتطلبها حماية مصالحها الاساسية([2]).

---

[1]) دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ فى ٥ مارس عام ١٩٦٧ وتم تعديلها فى أعوام ١٩٦٩ ١٩٧٣،١٩٧٧،، وبلغ عدد الدول التى انضمت اليها حتى عام ١٩٧٨ (٤٥) خمسة وأربعون دولة .هذا ولم تنضم اليها حتى عام ١٩٨٤ سوى"٥" دول عربية فقط على الرغم من ان هذه الاتفاقية تعتبر الان هى الاتفاقية الدولية الوحيدة التى تنظم الملاحة البحرية فى الموانى وتضع القواعد والأحكام بشان النظام القانونى للسفن الأجنبية الموجودة فى الميناء .

[2]) راجع: أ.د/ على أبو هيف، المرجع السابق، ص٤١٥.

الدول	تاريخ توقيع الاتفاقية أو إيداع الوثائق	تاريخ دخولها حيز التنفيذ	تعديلات تاريخ الموافقة
الجزائر	١٩٨٣/١١/٢٨	١٩٨٤/١/٢٧	——
العراق	١٩٧٦/١١/١٥	١٩٧٧/١/١٤	——
سورية	١٩٧٥/٢/٦	١٩٧٥/٤/٧	——

كما لها أن تمنع دخولها عند الاقتضاء ، الا فى الأحوال القهرية كان يكون التجاؤها إلى الميناء للاحتماء من عاصفة أو لعطب أصابها لا تستطيع معه مواصلة طريقها فى عرض البحر. ففى مثل هذه الحالات يتحتم على الدولة إيواءها دون مراعاة القيود التى تكون وضعتها على دخولها فى موانيها.

ولكن هل تعتبر قاعدة التزام دولة الميناء بعدم إغلاق موانيها فى مواجهة السفن الأجنبية هى قاعدة مطلقة،أم هناك استثناءات ترد عليها؟

أعطى القانون الدولى العرفى والاتفاقى لدولة الميناء حرية وسلطات كاملة فى أن تغلق الموانئ الحربية فى مواجهة جميع السفن الأجنبية سواء كانت تجارية أو حربية أو ما فى حكمها من السفن الحكومية التى لا تستعمل فى أغراض تجارية، وذلك بهدف المحافظة على مصالحها وأسرارها الحربية واستقلالها السياسى، كما أن التزام دولة الميناء بفتح جميع موانيها التجارية فى وجه السفن الأجنبية ليس التزاماً مطلقاً ، بل إنها يمكن أن تلجأ فى بعض الأحيان إلى إغلاق بعض موانيها التجارية طالما إنها تفتح البعض الآخر للسفن الأجنبية. كما أن لها أن تلجا إلى إغلاق الميناء التجارى فى حالات الحوادث البحرية وما شابه ذلك، على أن يكون هذا الإغلاق بصفة عارضة ولمدة محددة، بل أن لدولة الميناء، إذا رأت أن هناك بعض أنواع من السفن يمثل دخولها للميناء تهديداً خطيراً لامن هذا البلد أو للصحة العامة أو البيئة

تونس	١٩٦٩/١/٢٧	١٩٦٩/٣/٢٨	١٩٧٥/٢/١٩
اليمن	١٩٧٩/٣/٦	١٩٧٩/٥/٥	——

ويلاحظ من الجدول أن جمهورية مصر العربية لم تنضم إلى الاتفاقية المذكورة أو تعديلاتها المتلاحقة .. راجع: الدكتور إدريس الضحاك "قانون البحار وتطبيقاته فى الدول العربية" المرجع السابق، ص٨٢٧.

البحرية فان لها ان تمنع هذه المراكب بالذات من دخول الميناء إستناداً إلـــى سلطتها السيادية على إقليمها([1]).

المبحث الثانى

المقصود بدولة الميناء وفقاً لأحكام القانون الدولى

حرصت الدول الساحلية والتى كانت تضـــم كتلـــة الـــدول الناميـــة أثنـــاء المناقشات التى دارت حول موضوع حماية البيئة البحرية ضـــد التلـــوث فـــى مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار على ان تمتد سلطاتها إلى حيـــث ينـــال اختصاصها السفن التى تخرج عن مقتضيات حماية البيئة البحرية، فى حين أن دول العلم والتى كانت تضم الدول البحرية الكبرى كانت حريصة علـــى تقيـــد سلطات الدولة الساحلية والتوسع فى السلطات المخولة لدولة العلم على حساب الدولة الساحلية. وإزاء هذا التعارض فقد رسمت الاتفاقية الجديدة للبحار حدود باختصاصات كل منهما مع تخويل دولة الميناء([2]) ببعض الاختصاصـــات فـــى مجال مكافحة التلوث الناجم عن السفن، وذلك كحل توفيقى بـــين الاتجـــاهين السابقين. ولكن ماذا تعنى دولة الميناء وفقا للمفهوم الذى تبنته اتفاقية الأمم المتحدة للبحار؟ تعتبر دولة الميناء فئة ثالثة بالاضافة إلى الدولـــة الســـاحلية ودولة العلم خولتها الاتفاقية سلطات وباختصاصاتها مستقلة عن كـــل مـــن الفئتين الأخيرتين ، فدولة الميناء ليست هى الدولة الساحلية التى لها مـــوانئ على الشواطئ الخاضعة لسيادتها الإقليمية، وليست دولة العلم، بل يقصد بهـــا الدولة التى تكون السفينة الأجنبية موجودة طوعاً داخل أحد موانيها أو فـــى

([1]) راجع: أ.د/ على صادق أبو هيف المرجع السابق،ص٤١٦.

([2]) l'Etat du port **الدولة الميناء**

إحدى محطاتها البحرية القريبة من الشاطئ([1]). بمعنى آخر أنها (دولة الترانزيت) الدولة التى تلعب دور المضيفة للسفن الأجنبية ([2])، ويخولها القانون الدولى بعض الاختصاصات فيما يتعلق بمسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن حال ارتكاب هذه السفن مخالفات تلوث خارج المناطق التى تقع تحت سيادتها الإقليمية، أو تلك التى تتمتع عليها بولاية إقليمية محددة وفقاً للأحكام والقواعد التى رسمتها لها الاتفاقية لممارسة هذه الاختصاصات.

فدولة الميناء ليست هى الدولة الساحلية التى ورد ذكرها فى الاتفاقية، كما إنها ليست دولة ساحلية من الدرجة الثانية كما ذهبت بعض الاقتراحات المقدمة أثناء مناقشات المؤتمر الثالث للبحار([3])، بل هى جهة مستقلة خولتها الاتفاقية باختصاصات فى تنفيذ بعض أحكامها، ولكن قد تتحول دولة الميناء إلى دولة ساحلية إذا تعلقت مخالفات التلوث التى ارتكبتها السفينة الأجنبية بمناطق تقع تحت سيادة الدولة الساحلية أو تحت ولايتها الإقليمية المحدودة([4]).

والجدير بالذكر أن المفهوم السابق لدولة الميناء قد ورد فى الاتفاقية الدولية لمكافحة التلوث الناجم عن السفن الموقعة فى لندن عام ١٩٧٣، حيث خولت الاتفاقية المذكورة الدولة التى تكون السفينة موجودة طوعاً داخل إحدى محطاتها النهائية البعيدة عن الشاطئ، بعض الاختصاصات التى التى

---

[1]) ولقد ورد لفظ دولة الميناء فى المواد ٣/٢٢٠، ٢١١/٢١٨، ١ من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار الموقعة فى عام ١٩٨٢م.

[2]) استخدم جانباً من الفقه الغربى لفظ دولة الترانزيت كمرادف لدولة الميناء فى كتاباتهم،وعلى رأسهم الفقيه الايطالى ترفز. راجع: Treves,'op. cit.p.1024

[3]) I BID, P.1024

[4]) Dauay ,"Le Droit de la Mer et la Preservation du Milieu Marin," op.cit

تتمثل فى اتخاذ تدابير تنفيذية داخل هذه الموانئ وتلـك المحطـات النهائيـة البعيدة عن الشاطئ من اجل تنفيذ أحكام الاتفاقية بشـان مكافحـة التلـوث البحرى الناجم عن السفن(١).

الفصل الثانى
باختصاصات دولة الميناء وفقاً لأحكام الاتفاقية الدولية
لمنع التلوث من السفن الموقعة عام ١٩٧٣

تمهيد وتقسيم:

عقد المؤتمر الدولى حول التلوث البحرى بلندن فى بداية عام ١٩٧٣ بناء على دعوة من المنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية(أمكو) من اجل العمل على وضع اتفاقية دولية لمكافحة تلوث البحرية النـاجم عـن السـفن باعتبارها من أهم مصادر التلوث البحرى الناجم عن السفن وفتح باب التوقيع عليها اعتبارا من ١٥ يناير ١٩٧٤، وتعد هذه الاتفاقية أولى الخطوات الهامة والجادة فى مجال العمل الدولى لحماية البيئة البحرية ضد التلوث.

[1]) Timagenis,"International Control of Marine Pollution," op.cit,p.511.

ولقد خولت الاتفاقية لمكافحة التلوث البحرى الناجم عن السفن الموقعة فى لندن عام ١٩٧٣ للدولة التى تتواجد السفن الأجنبية فى أحد موانيها أو بإحدى محطاتها النهائية البعيدة عن الشاطئ ، بعض الاختصاصات فى اتخاذ تـدابير تنفيذ لأحكام الاتفاقية، وتتراوح هذه الاختصاصات بين حقها فـى أن تقـوم بتفتيش السفينة الأجنبية تفتيشاً مادياً حال تواجدها فى أحد موانيها أو بإحدى محطاتها النهائية البعيدة عن الشاطئ بهدف إثبات واقعة تصريف مـن هـذه السفينة ترتب عليها تلويث للبيئة البحرية ، وحقها فـى أن تمنـع السـفينة الأجنبية فى حالات معينة نصت عليها الاتفاقية فى دخول أحد موانيها أو إحدى محطاتها البحرية النهائية البعيدة عن الشاطئ أو منعها من دخول هذه الأماكن بداية .

ولقد دارت مناقشات حامية أثناء جلسات المؤتمر الدولى لمكافحة التلـوث البحرى الناجم عن السفن المنعقد فى لندن فى بداية عام ١٩٧٣، حول تخويل دولة الميناء الاختصاص فى رفع الدعاوى القضائية ضد السفن الأجنبية التى تدخل موانيها أو إحدى محطاتها النهائية البعيدة عـن الشـاطئ لمخالفتهـا القواعد والمعايير الدولية المنطبقة بشأن مكافحة التلوث البحـرى . وسـوف نتناول كلا من القواعد والأحكام التى وردت فى الاتفاقية والتى تنظم حق دولة الميناء فى تفتش السفن الأجنبية وحقها فى منع دخولهـا أو خروجهـا مـن موانيها أو إحدى محطاتها النهائية البعيدة عن الشاطئ ، على أن نشير فـى النهاية إلى المشروعات والاقتراحات التى تقدمت بها الوفود المشـتركة فـى مؤتمر منع التلوث من السفن المنعقد فى لندن عام ١٩٧٣ بشأن تخويل دولة الميناء اختصاص رفع الدعاوى القضائية على السفن الأجنبية حال تواجدها فى موانيها وذلك لما لهذه الاقتراحات من أهمية بالغة أثرت على مـؤتمر الأمـم المتحدة الثالث للبحار ، الذى أسفر عن تقرير هذا الحق فى الاتفاقية العامـة الموقعة فى عام ١٩٨٢م.

ولذلك فإننا سوف نتناول هذا الفصل وفقا للتقسيم التالى :

المبحث الأول : حق دولة الميناء فى تفتيش السفن الأجنبية .

المبحث الثانى : حق دولة الميناء فى منع دخول السفن الأجنبية لموانيهـــا أو مغادرتها لها.

المبحث الثالث: الاتجاهات والاقتراحات المختلفة أثناء مؤتمر لندن عام ١٩٧٣ لمنع التلوث بشأن سلطة دولة الميناء في محاكمة السفن الأجنبية ومدى تأثيرها على اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢ .

المبحث الأول
حق دولة الميناء فى تفتيش السفن الأجنبية

يجوز لدولة الميناء أن تجرى عمليات التفتيش المادى على السفن الأجنبية حال تواجدها فى موانيها أو بإحدى محطاتها النهائية البعيدة عــن الشـــاطئ للتحقيق من مدى التزام السفينة بالقواعد والمعايير الدولية المنطبقـــة بشـــأن تصميم السفن ومعداتها وتجهيز أطقمها ، أو بهدف جمع الأدلة اللازمة للتحقق من ارتكاب السفينة الأجنبية لمخالفة تصريف ترتب عليه تلويث البيئة البحرية بصرف النظر عن منطقة وقوع هذا الانتهاك.

الفرع الأول
تفتيش دولة الميناء على تصميم السفن ومعداتها

انطوت أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن عام ١٩٧٣ على العديد من القواعد والمعايير الدولية التى تلتزم كل دولة متعاقدة فى هذه الاتفاقية بانطباقها على السفن التى تحمل علمها أو المسجلة فى إقليمها ، بعضها يتعلق بتطوير القواعد والمعايير الدولية المنطبقة على السفن والمقررة بمقتضى الاتفاقيات الدولية السابقة ([1]). مثال ذلك الأحكام الخاصة بإمساك سجل الزيت على ظهر السفينة([2])، والبعض الآخر يتمثل فى قواعد ومعايير استحدثتها الاتفاقية لأول مرة، ومنها على سبيل المثال ضرورة حصول السفينة على شهادة دولية لمنع التلوث البحرى تصدرها دولة العلم للسفينة التى تحمل علمها أو المسجلة على إقليمها بعد إجراء الفحوصات اللازمة على هيكل السفينة ومعداتها([3])، ويأتى حق تفتيش السفن الأجنبية بمعرفة دولة الميناء فى نطاق وسائل الرقابة التى تتوخاها لاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحرى من السفن عام ١٩٧٣، وذلك بصد التأكد من أنها تلتزم بتطبيق القواعد والمعايير الدولية المنطبقة بشأن منع التلوث البحري والمتصلة

---

1) هذه الاتفاقيات هى ، الاتفاقية الدولية لمكافحة تلوث المياه بالزيت الموقعة فى لندن عام ١٩٥٤ وتعديلاتها المختلفة أعوام ١٩٦٤، ١٩٦٩، ١٩٧١، والاتفاقية الدولية لحماية الأرواح البشرية فى البحار = = والموقعة فى لندن عام ١٩٧٤ والتى حلت محل الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح البشرية فى البحار الموقعة فى لندن عام ١٩٦٠ وكذلك بروتوكول حماية الأرواح فى البحار الموقع فى لندن عام ١٩٧٣ .

2) **راجع القاعدة العشرون من الملحق الأول من اتفاقية منع التلوث أمن السفن عام ١٩٧٣ في:**
Qenudec,op.cit,pp.480-560

3) راجع القاعدة رقم ٥ من الملحق رقم ١ من اتفاقية منع التلوث من السفن ١٩٧٣ في:
Ibid.,p.250

بتصميم هياكل السفن ومعداتها وتجهيز أطقمها. ولقد نصت الاتفاقية الســابقة في مادتها ٢/٥ على تخويل دولة الميناء الحق في تفتيش السفن الأجنبية حال تواجدها في أحد موانيها أو إحدى محطاتها النهائية البعيــدة عــن الشــاطئ، للتحقق من مدى تطابق شهادة الصلاحية التي تجملها السـفينة مــع حالتهــا الراهنة، على أن يكون التفتيش بمعرفة موظفين رسميين مخولين قانوناً بهذا العمل([1]). ويجب أن يقتصر تفتيش السفن الأجنبية بمعرفة دولة الميناء على ما يكون مطلوباً منها أن تحمله من شهادات وسجلات ووثائق أخرى بمقتضى القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً أو على فحص أية وثــائق مماثلــة تحملها السفينة .

ويلاحظ على نص الفقرة الثانية من المادة الخامسة من الاتفاقية الســابقة إنها قد أقرت حق دولة الميناء فى تفتيش السفن الأجنبيــة الموجــودة فــى موانيها أو إحدى محطاتها النهائية البعيدة عن الشــاطئ ، إذا تــوافرت لهــا أسباب واضحة تدعو للاعتقاد بان حال السفينة ومعداتها لا تتطابق إلــى حــد كبير مع تفاصيل الوثائق التى تحملها ،وحددت المادة المذكورة كيفية إجــراء التفتيش الا أنها لم تضع الضمانات الأزمة التى يجب أن تحيط ممارسة دولــة الميناء لحقها فى تفتيش السفن الأجنبية فى موانيها وهى خروج على القاعدة العامة التى تقضى بحرية الملاحة وتخويل مثل هذه الاختصاصات لدولة علــم

([1]) فقد نصت الفقرة الثانية من المادة الخامسة من الاتفاقية على انه:

"A ship required to hold a certiante in accordance with the provisens of the Regulahons is subject. wlule in the port or off-shore Lerminais under the Jurisaicnon at a party to inspection by officers duly authorized by that party. Any such inspection shall be limited to verifying that there is on boarf a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the condition of thye ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate.

السفينة، وهو ما يمثل من وجهة نظر الفقه الدولى وعلـــى رأســـهم الفقيـــه الأمريكي توماجن(١) قصورا فى صياغة الاتفاقية،وهذا ما حـــذا بـــالمؤتمرين خلال دورات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار بالعمل على سد اوجه القصور التى انتابت نص المادة الخامسة من اتفاقية عام ١٩٧٣م وأفـــردت الاتفاقيـــة المنبثقة عن المؤتمر والموقعة عام ١٩٨٢، الفرع السابع من الجزء الثـــانى عشر فيها ضـــمانات التـــى يجـــب أن تحـــيط ممارســـة الجهـــات المختلفـــة لاختصاصاتها بشان التفتيش على السفن الأجنبية حال تواجدها طواعية فـــى موانيها أو إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ .

الفرع الثانى
حق تفتيش السفن الأجنبية لإثبات واقعة تلوث

إن حق التفتيش المخول لدولة الميناء قاصراً علـــى التأكـــد مـــن متانـــة السفينة وصلاحيتها للملاحة البحرية وحملها للوثائق الدالة على هذه الصلاحية ، بل انه يجوز لها أن تمارس حق التفتيش أيضا لإثبات واقعة انتهاك السفينة الأجنبية للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة بشان منع التلوث من السفن قبل وصولها إلى ميناء التفتيش بغض النظر عن المنطقة البحرية التى وقع فيهـــا الانتهاك(٢)، وقد يكون هذا التفتيش بناءاً على طلب دولة أخرى وقع الانتهاك فى إحدى المناطق البحرية التابعة والخاضعة إلى ها، أو دولة أخرى أضيرت من إجراء الانتهاك، كما قد تقوم دولة الميناء بإجراء التفتـــيش مـــن تلقـــاء نفسها.

---

1) راجع: Timagenis, op.cit,512 .

2) راجع وثائق المؤتمر الدولى لمنع التلوث البحري من السفن بلندن عام ١٩٧٣م الموثقة: IMCO,Doc.MP/CONF-F/4.p.6.

ولقد جاء نص المادة السادسة فى فقرتيها الثانية والخامسة مؤكداً لهـذا الاتجاه حيث نصت على ما يأتى : "..........................

(فقرة٢) تخضع السفن التى تنطبق عليها أحكام هذه الاتفاقية حال تواجدها فى أى ميناء أو محطة بحرية داخلية تابعة لإحدى الدول أطـراف الاتفاقيـة للتفتيش من جانب موظفين رسميين مرخص لهم من قبل ذلك الطرف بإجراء هذا التفتيش بهدف التحقق عما إذا كانت إحدى السفن قد قامت بتصريف مواد ضارة خرقا لنصوص القوانين . وإذا ما أثبت التفتـيش أي مخالفـة لأحكـام الاتفاقية ، يجب إرسال تقرير للإدارة عن أية تصرفات تتخذ ....

(فقرة ٥) يجوز لأية دولة طرف أن تقوم بعمل تفتيش للسـفن التـي تسـري عليها هذه الاتفاقية عندما تدخل الموانى أو المحطات الداخلية التي تخضع لولايتها . إذا ما تلقت أي طلب للتفتيش من أى طرف آخر . أو إذا وجدت أسباب واضحة تدعوا للاعتقاد بأن السفينة حتى يمكـن اتخـاذ الإجـراء المناسب وفقا لهذه الاتفاقية ([١])

ويلاحظ على النص السابق أن الفقرة الثانية من المادة السادسـة تتعلـق بالتفتيش الذي تقوم به دولة الميناء من تلقاء نفسها للسفن الأجنبيـة حـال تواجدها في أحد موانيها أو بإحدى محطاتها البحرية الداخليـة لأول مـرة أن تقوم بعمل تفتيش مادي لهذه السفينة بناءا على طلب دولة أخري طرف فـي الاتفاقية ([٢]).

---

[1]) راجع نص المادة السادسة من اتفاقية عام ١٩٧٣ في Timageins, op . cit , 512

٢) وكان رئيس وفد النمسا في المؤتمر الدولي لمنع التلوث البحري النـاجم عـن السـفن المنعقد في لندن عام ١٩٧٣ قد تقدم باقتراح يتضمن ضرورة النص في الاتفاقية على أن يكون التفتيش إلزاميا على دولة الميناء للتأكد بصفة دورية من امتثال السـفن الأجنبيـة التي تتواجد في موانيها أو بإحدى محطاتها البحرية الداخلية للقواعد والمعـايير الدوليـة المنطبقة بشأن التلوث البحري من السفن . راجع الاقتراح النمساوي في الوثيقة : imco

ويعتبر نص المادة السادسة من الاتفاقية من وجهة نظرنا بداية حقيقية من أجل تكثيف جهود المجتمع الدولي لمواجهة ظاهرة تلوث البيئة البحرية مـــن السفن ، حيث خول لدولة الميناء الذي تتواجد فيه السفينة الأجنبية أو بإحدى محطاتها البحرية الداخلية لأول مرة أن تقوم بعمل تفتيش مادي لهذه السفينة بناءا علي طلب أية دولة أخرى ، سواء كانت السفينة قد ارتكبـــت الانتهـــاك بأحي المناطق البحرية الخاضعة لولايتها ، أو أنها أضيرت من هذا الانتهاك .

المبحث الثاني
حق دولة الميناء في منع دخول السفن الأجنبية لموانيها
أو مغادرتها لها

بالإضافة إلى الإجراءات والتدابير التي يمكن لدولة الميناء أن تتخذها تجاه السفن الأجنبية التي لا تلتزم بتطبيق القواعد والمعايير الدولية بشأن تصـــميم السفن ومعداتها فإن الاتفاقية خولت لدولة الميناء أيضا سلطة منع هذه السفن من الإبحار من موانيها أو منعها بداءة من دخول هذه المناطق في حالة ما إذا تحققت من أنها لا تحمل الشهادة الدولية لمنع التلوث البحـــري. أو أن هـــذه الشهادة قد انتهت مدة صلاحيتها. أو أن هذه الشهادة قد انتهت مدة صلاحيتها، أو أن حالة السفينة أو معداتها وتجهيز أطقمها لا تتفق أساسا مـــع البيانـــات المدونة في الشهادة . ولقد انطوي نص المادة الخامسة من الاتفاقيـــة علـــى تحديد الإطار العام لممارسة دولة الميناء لحقها فـــي رفـــض إبحـــار الســـفن الأجنبية من موانيها أو إحدى محطاتها القريبة من الشاطئ أو منع دخول هذه

.. وللزيادة في التفاصيل حول سلطات دولة الميناء .DOC . m p / conf / 4 ,p . 10 ,

واختصاصاتها في تفتيش السفن الأجنبية حال ارتكابها لمخالفات تلوث راجع :

Dauay, en Matiere de pollution brovenant des navires, une heresie, la Iuridiction de lEtat du port, in Rev, iran - Relation s intenationales 11-12- 1978, pp3 39-385

السفن بداءة لهذه المنطقة ، حيث نصت الفقرة الثانية من المادة الخامسة على أن للدولة التي تقوم بالتفتيش أن تتخذ الإجراءات اللازمة التي تضمن إبحار السفينة إلى عرض البحر دون ان يحدث أي تهديد غير مقبول بالبيئة البحرية ، وفي حالة إذا تبين أن هذه السفن لا تلتزم بالقواعد والمعايير المنطبقة بشأن تصميم السفن ومعداتها وتجهيز أطقمها ، فإن لهذه الدولة أن تمنح هذه السفينة تصريحا بمغادرة الميناء أو المحطة الداخلية بغرض الوصول إلى اقرب حوض مناسب لإصلاح السفن([1]) .

وإذا كانت دولة الميناء تملك الحق فى رفض إبحار السفن الأجنبية من موانيها أو إحدى محطاتها البحرية القريبة الا لاقرب حوض مناسب لإصلاح السفن،فإن الاتفاقية قد خولتها بداءة حق منع هذه السفن من دخول موانيها أو إحدى محطاتها البحرية القريبة لأسباب بيئية، حيث نصت الفقرة الثالثة من المادة الخامسة من الاتفاقية على انه فى حالة ما إذا رفضت إحدى الدول المتعاقدة دخول سفينة أجنبية لأحد موانيها أو إحدى المحطات البحرية الداخلية التى تخضع لسيادتها الإقليمية،لعدم التزام هذه السفينة بنصوص الاتفاقية المعنية، فانه يجب على هذه الدولة أن تقوم فى الحال بإخطار القنصل أو الممثل الدبلوماسى لدولة علم السفينة، وإذا تعذر ذلك يتم إبلاغ إدارة السفينة المعنية([2]).

---

[1]) وقد جاء نص الفقرة الثانية من المادة الخامسة من الاتفاقية وفقاً لما يلى:

"the party carrying out the inspection shall take steps as will ensure that the ship shall not sall until it can proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment. That party may, however, grat such a ship permission to leave the port or offshore terminal for the purpose of proceeding to the neatest appropriate repair yard available".

([2] راجع نص الفقرة الثالثة من المادة الخامسة من اتفاقية منع التلوث عام ١٩٧٣

والتعليق عليها فى: Timageins, o.cit, p.513.

ويلاحظ أن نص الفقرة الثالثة من المادة الخامسة من الاتفاقية المعنية على الرغم من انه يشير صراحة إلى حق دولة الميناء فى منـع دخـول السـفن الأجنبية التى لا تحترم القواعد والمعايير الدولية المنطبقة والمقررة بمقتضـى هذه الاتفاقية إلى موانيها أو إحدى محطاتها البحرية الداخلية، الا أن هذا النص ينطوى على معنى تحديد الضمانات التى يجب ان تحيط ممارسة دولة الميناء لاختصاصاتها بمنع هذه السفن من دخول المناطق البحرية المعنية التى تخضع لسيادتها الإقليمية.

حيث أشار النص إلى ضرورة إخطار الممثل الدبلوماسى أو القنصل العـام لدولة العلم التى تحمله السفينة أو إدارتها، كما تلتزم دولة الميناء بأن تعطـى لدولة العلم أو لإدارة السفينة المعلومات الكافية عن سبب اتخاذها لإجـراءات المنع أو عدم الإبحار.

ولتحقيق اكبر قدر من الفاعلية لأحكام منع التلوث البحرى عن السفن التى نصت عليها الاتفاقية المعنية، فإنها نصت فى الفقـرة الرابعـة مـن المـادة الخامسة منها على إمكان انطباق الإجراءات والتدابير المقررة بمقتضى نـص الفقرة الثانية من المادة الرابعة ونص المادة الخامسة على سفن دولة أخـرى ليست طرفاً فى هذه الاتفاقية، بشرط وجود اتفاق مسبق على المعاملة بالمثـل بين الدولة متخذة القرار أو التدبير ودولة علم السفينة أو دولة إدارتها([١]) .

[1]) راجع نص الفقرة الرابعة من المادة الخامسة من الاتفاقية السابقة فى:
Ibid, 514

المبحث الثالث
الاتجاهات والاقتراحات المختلفة أثناء مؤتمر لندن عام ١٩٧٣ لمنع التلوث بشأن سلطة دولة الميناء في محاكمة السفن الأجنبية ومدى تأثيرها على اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢

دارت أثناء اجتماعات المؤتمر الدولي لمنع التلوث من السفن المنعقد في لندن في أوائل عام ١٩٧٣ مناقشات ومشاورات مكثفة بهدف إقرار نص في الاتفاقية الدولية لمكافحة التلوث من السفن التي انبثقت عن المؤتمر يتضمن تخويل دولة الميناء حق إقامة الدعاوى القضائية ضد السفن الأجنبية لارتكابها مخالفات تصريف كبيرة بعيداً عن المناطق التي تخضع لسيادتها الإقليمية أو تلك التي تتمتع عليها بولاية إقليمية محدودة. ويعتبر المشروع المقدم من كل من أستراليا وكندا ونيوزيلندا من أهم المشروعات التي قدمت إلى المؤتمر في هذا الشأن([1])، حيث تضمن هذا المشروع صيغة منقحة لإقرارها في الاتفاقية وذلك على النحو التالي:

١) يجوز لأية دولة طرف في هذه الاتفاقية أن ترفع دعاوي قضائية ضد السفن الأجنبية التي تنطبق عليها أحكام الاتفاقية عند دخول هذه السفن إلى موانيها أو إحدى محطاتها البحرية الداخلية إذا ثبت أنها قامت بتصريف مواد ضارة بالبيئة البحرية ، أو مواد سائلة تحتوي على تلك المواد بصرف النظر عن المكان الذي تم فيه التصريف، وذلك وفقاً لقواعد الآتية:

---

[1]) وكانت كندا قد قدمت بمفردها من قبل بمشروع نص يتضمن ضرورة إقرار حق دولة الميناء في رفع الدعاوي القضائية على السفن الأجنبية لارتكابها مخالفة تلوث بصرف النظر عن المكان الذي وقع فيه هذا الانتهاك .. راجع المشروع الكندي في الوثيقة:

Wp.15 IMCO – DOC.Mp/CONFC.I /

أ) في حالة ما إذا تمت عملية التصريف في إحدى المناطق البحرية الخاضعة لدولة أخرى طرف في الاتفاقية، فإنه يجب ألا تقوم دولة الميناء برفع الدعوى القضائية على السفن الأجنبية مرتكبة المخالفة من تلقاء نفسها، بل يتطلب ضرورة الإخطار المسبق من هذه الدولة لدولة الميناء برفع الدعاوى القضائية.

ب) لا تقام دعاوى قضائية من قبل دولة الميناء بعد انقضاء ستة شهور على التاريخ الذي ارتكب فيه الانتهاك.

ج) لا يجوز أن تفرض إلا العقوبات النقدية فقط.

د) يجب أن يتم الإفراج عن السفينة الأجنبية المحتجزة في الحال عند تقديم كفالة معقولة أو أي ضمان مالي آخر.

ه) تبادر دولة الميناء إلى إخطار دولة علم السفينة أو إدارتها بالإجراءات المزمع اتخاذها حيال السفينة التي ترفع علمها أو التي تخضع لإدارتها.

٢) لا تقام دعوى من قبل أية دولة طرف في الاتفاقية، في حالة سبق إقامة دولة أخرى لدعوى عن نفس المخالفة المرتكبة، على ألا يخل ذلك بحق دولة العلم في اتخاذ أية تدابير بما في ذلك إقامة الدعاوى القضائية على السفن التي تحمل علمها أو المسجلة في إقليمها وفقاً لقوانينها، وبصرف النظر عن دعوى سابقة أقامتها دولة أخرى طرف في الاتفاقية عن نفس المخالفة.

٣) يجب على دولة الميناء أن ترسل تقريراً كاملاً عن إجراءات التحقيق والمحاكمة لدولة العلم التى ترفع السفينة علمها أو المسجلة فى إقليمها ،

ولأية دولة أخرى طرف فى هذه الاتفاقية أصـــابها ضـــرر أو تعرضـــت لتهديد نتيجة للانتهاك الذى وقع من السفينة([1]).

ولقد لاقى المشروع السابق تأييد العديد من وفود الـــدول المشـــتركة فـــى المؤتمر حينذاك، ولكنه فشل فى الحصول على الأغلبية المطلوبة لإقراره حتى فى اللجنة الأولى التى تمت مناقشة الاقتراح فيها. ولكن برغم فشل المشروع فى الحصول على الأغلبية المطلوبة لإقراره فى الاتفاقية الدولية لمنع التلـــوث من السفن الموقعة فى لندن عام ١٩٧٣، إلا أنه قد أعطى مؤشرات واضـــحة إلى اتجاه العديد من وفود الدول المشتركة فى الإعداد لهذه الاتفاقيـــة بجميـــع اتجاهاتها إلى ضرورة الاعتراف لدولة الميناء بحق إقامة الدعاوى القضـــائية كوسيلة تطبق على السفن الأجنبية حال ارتكابها لمخالفـــات تلـــوث انتهاكـــا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة بصرف النظر عن المكان الذى تمت فيـــه هذه المخالفات ، وقد اتخذ هذا الاتجاه شكلا ملموسا فيما بعد فـــى مناقشـــات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار، وتبلور فى النهاية فى النص الذى أعـــده هذا المؤتمر لأحكام الاتفاقية الدولية الجديدة لقانون البحار الموقعة فى جاميكا فى ديسمبر عام ١٩٨٢([2]) .

---

[1]: راجع نص المشروع فى الوثيقة : IMCO, Doc. Mp/ CONF/ C.1/ Wp.14
وللزيادة فى التفاصيل حول المناقشات والمشاورات التى جرت حول المشروع أثناء المؤتمر راجع : IMCO, Doc. Mp/ CONF/ C.1/ Wp.34

[2]: راجع نص المادة ٢١٩ من اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢.

الفصل الثالث
سلطات دولة الميناء وباختصاصاتها وفقا لأحكام
الاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢

تمهيد وتقسيم :

انطوت نصوص الجزء الثانى عشر من اتفاقية الأمم المتحدة للبحار عام ١٩٨٢ على بعض الاختصاصات المخولة لدولة الميناء الذى تتوقف فيه السفينة ، وجاءت تلك الاختصاصات مكملة لاختصاصات الدولة الساحلية فى أغلب الأحيان ، وحلا وسطا لتسوية التنازع بين دولة العلم والدولة الساحلية ، فدولة الميناء تملك سلطة تنظيم الملاحة البحرية ووضع الشروط اللازمة لدخول السفن الأجنبية هذه الموانئ وهى بهذه السلطات تعتبر مكملة لاختصاصات الدولة الساحلية فى حقها بوضع شروط النفاذ داخل موانيها أو مياهها الداخلية أو محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ . كما أن لدولة الميناء سلطات وباختصاصات تتعلق بضبط مخالفات التلوث وفقا للأحكام التى قررتها الاتفاقية الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢، وتتمثل هذه الاختصاصات فى حقها فى مطاردة السفن الأجنبية المرتكبة لمحالفات تلوث مطاردة حثيثة إذا توافرت شروط هذه المطاردة ، كما لها حق احتجاز السفن الأجنبية وتفتيشها بناء على طلب الدولة الأخرى التى ارتكبت مخالفات التلوث فى مياهها الداخلية أو الإقليمية أو فى منطقتها الاقتصادية الخالصة ، هذا بالإضافة إلى حقها فى محاكمة السفن الأجنبية الموجودة طوعا فى موانيها أو إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ محاكمة جنائية وفقا للقواعد والأحكام المقررة بمقتضى نصوص الجزء الثانى عشر من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ولذلك فإننا سوف نتناول موضوع سلطات دولة

الميناء وباختصاصاتها فى مسائل مكافحة التلوث البحرى وفقا لأحكام الاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ وفقا للتقسيم التالى :

المبحث الأول : اختصاص دولة الميناء فى تنظيم حركة الملاحة

المبحث الثانى : سلطات دولة الميناء وباختصاصاتها فى ضبط مخالفات التلوث

المبحث الأول

اختصاص دولة الميناء فى تنظيم حركة الملاحة البحرية داخل موانيها ومحطاتها النهائية القريبة من الشاطئ

تختص دولة الميناء وفقا لأحكام القانون الدولى الجديد للبحار بوضع الشروط اللازمة لدخول السفن الأجنبية لموانيها أو محطاتها النهائية القريبة من الشواطئ بهدف تنظيم حركة الملاحة البحرية فيها ولقد جاءت الفقرة الثالثة من المادة ٢١١ من الاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ مؤكدة لهذا المعنى حيث نصت على أنه على الدول التى تفرض شروطا معينة على دخول السفن الأجنبية إلى موانيها أو مياهها الداخلية أو على أستخدم محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ ، بهدف منع تلوث البيئة البحرية والسيطرة عليه، أن تقوم بالإعلان الواجب عن هذه الشروط وأن تبلغها إلى المنظمة الدولية المختصة (١).

ويلاحظ على النص السابق أن الاتفاقية الجديدة خولت دولة الميناء الحق فى وضع شروط معينة على دخول السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية أو أحد موانيها أو إحدى محطاتها النهائية ، ومن هذه الشروط على سبيل المثال عدم السماح للسفن التى تحمل مواد خطرة من دخول هذه المناطق وعدم السماح لناقلات الزيت العملاقة بالمرور بالقرب من الشواطئ أو الموانئ وتحديد مسافات معينة لمرورها أو لدخولها أحد الموانئ ، كما أن لدولة الميناء تنظيم

---

(1) راجع نص المادة ٢١١ من اتفاقية عام ١٩٨٢ لقانون البحار فى .المجلة المصرية للقانون الدولى ، العدد ٣٨ السابق الإشارة إليه.

عملية تفريغ السفن الأجنبية حمولتها فى إحدى محطاتها البحرية النهائية القريبة من الشواطئ([1]). وحق دولة الميناء فى وضع شروط النفاذ إلى موانيها أو إحدى محطاتها الداخلية يكون وفقاً لتشريعاتها الداخلية،ولكن هذه السلطة ليست مطلقة بل أن الاتفاقية الجديدة أولت رعاية خاصة للصالح العام للجماعة الدولية المتمثل فى أمن الملاحة البحرية وحرية استخدام البحار والمحيطات فى الملاحة الهادئة، فأقرت العديد من القيود الملقاة على عاتق دولة الميناء حين مباشرتها لسلطاتها فى اعتماد القوانين واللوائح التى تنظم دخول السفن الأجنبية إلى موانيها أو إحدى محطاتها البحرية النهائية القريبة من الشاطئ([2]).

ومن أهم هذه القيود:

١- أن لا تكون هذه القوانين واللوائح أقل فاعلية من القواعد والمعايير المنطبقة بشأن مكافحة التلوث البحرى والعمل على خفضه والسيطرة عليه.

٢- أن تقوم دولة الميناء بإعلان هذه القوانين واللوائح البيئية إلى المنظمة الاستشارية للملاحة البحرية (أمكو) على أن يكون هذا الاعلان فى وقت كافى قبل التطبيق([3]).

٣- الا تنطوى القوانين واللوائح الصادرة عن دولة الميناء فى هذا الشأن على معنى التميز قانونا أو فعلا بين سفن الدول المختلفة([4]).

---

[1]) Dauay, Le Droit de la Mer et la Preservation du Milieu Marin ,op. cit ,p.262.

[2]) Dauay,"En Matiere de pollution provenant des Navires",op.cit,p.222.

[3]) راجع نص المادة ٢١١ من الاتفاقية العامة للبحار عام ١٩٨٢.

[4]) راجع نص المادة ٢٢٧ من الاتفاقية العامة للبحار.

٤- يجب الا تعرض هذه القوانين واللوائح الموضوعة بمعرفة دولة الميناء سلامة الملاحة للخطر أو تسبب باية طريقة أخرى اية مخاطر لسفينة ما أو تقتادها إلى ميناء أو مرسى غير مأمون([1]).

المبحث الثانى
سلطات دولة الميناء وباختصاصاتها فى ضبط مخالفات التلوث

تمهيد وتقسيم:

لا يكفى أن تخول دولة الميناء سلطة تنظيم حركة الملاحة البحرية داخل موانيها أو بإحدى محطاتها النهائية القريبة إلى الشاطئ، وإنما لابد أن تخول هذه الدولة سلطات واختصاصات تنفرد بمباشرتها بصفتها دولة ميناء وليست دولة ساحلية وفقا للمفهوم الذى استحدثته اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار عام ١٩٨٢.

لذلك نصت الاتفاقية الجديدة فى المادة ٢١٨ على سلطات دولة الميناء واختصاصاتها بشأن ضبط مخالفات التلوث البحرى، حيث جاء نص هذه المادة وفقاً لما يلى:

١) عندما تكون سفينة موجودة طوعا داخل موانئ دولة أو فى إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ ،يجوز لتلك الدولة أن تجرى تحقيقا وان تقيم، حيث تبرر الأدلة ذلك، الدعوى فيما يتعلق بأى تصريف من تلك السفينة يكون قد تم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمى أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة انتهاكاً للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسى عام.

---

[1]) راجع نص المادة ٢٢٥ من الاتفاقية العامة للبحار.

٢) لا تقام الدعوى عملا بالفقرة ١ فيما يتعلق بانتهاك فى التصريف فــى المياه الداخلية لدولة أخرى أو بحرها الإقليمى أو منطقتها الاقتصادية الخالصة الا بناءا على طلب تلك الدولة أو دولة العلــم أو أي دولــة أصابها ضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة لذلك الانتهاك، أو الا إذا ســبب الانتهاك أو كان من المحتمل أن يسبب تلوث فى الميــاه الداخليــة أو البحر الإقليمى أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة مقيمة الدعوى.

٣) عندما تكون سفينة موجودة طوعاً داخل أحد موانئ دولة أو فى إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ ،تلبى تلك الدولة ،بقدر ما هــو ممكن عمليا،الطلبات المقدمة من أي دولة للتحقيق فــى أي انتهــاك تصريف مشار إليه فى الفقرة(١) يعتقد أنه وقع في المياه الداخلية في الدولة مقدمة الطلب أو في بحرها الإقليمى أو في منطقتها الاقتصادية الخالصة، أو سبب لها الضرر أو جعلها عرضة له كما تلبي تلك الدولة بقدر ماهو ممكن عمليا الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق فــي هذا الانتهاك بصرف النظر عن مكان حدوثه.

٤) تنقل محاضر التحقيق الذى تجربة دولة الميناء عملا بهذه المادة إلى دولة العلم أو إلى الدولة الساحلية بناءاً على طلبها.ويجوز بناءاً على طلب الدولة الساحلية،ورهناً بمراعاة الفرع ٧، إيقاف آية دعوى تكون دولة الميناء قد أقامتها على أساس هذا التحقيق عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمى أو منطقتها الاقتصادية الخالصة.وفى هذه الحالة،تنقل أدلة وسجلات القضية وأيــة كفالــة أو ضمان مالى آخر مودع لدى ســلطات دولــة المينــاء إلــى الدولــة الساحلية.ويحول هذا النقل دون مواصلة النظر فى الدعوى فى دولــة الميناء .

ويلاحظ على النص السابق انه وضع الإطار العـــام الـــذى يـــدور حولـــه باختصاصات دولة الميناء فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث البحرى، وهذه الاختصاصات تتمثل وفقاً للاتجاه الفقهى السائد[1]فى حقها فـــى مطـــاردة السفن الأجنبية مطاردة السفن الأجنبية مطاردة حثيثة لارتكابها مخالفات تلوث فى المناطق البحرية الخاضعة لدولة ما، وحق هذه الدولة فى تفتـــيش هـــذه السفن وحجزها للتحقيق فى مخالفة تلوث بناء على طلب دولة أخرى.كمـــا إنها تتمتع بسلطات وباختصاصات محددة فيما يتعلق بممارسة ولايتها القضائية على هذه السفن وفقاً للأحكام المقررة بمقتضى نص المادة الســـابقة، وهـــذه السلطات والاختصاصات يمكن أن نتناول وفقاً للتقسيم التالى:

الفرع الأول: حق دولة الميناء فى تفتيش السفن الأجنبية.

الفرع الثانى: سلطات دولة الميناء وباختصاصـــاتها فـــى احتجـــاز الســـفن المخالفة.

الفرع الثالث: حق دولة الميناء فى محاكمة السفن الأجنبية.

الفرع الرابع: شروط ممارسة دولة الميناء لولايتها القضائية علـــى الســـفن الأجنبية.

الفرع الخامس: الضمانات اللازمة لممارسة دولة الميناء لاختصاصاتها فى مجال مكافحة التلوث.

الفرع الأول
حق دولة الميناء فى تفتيش السفن الأجنبية

يأتى هذا الحق فى نطاق الرقابة التى خولتها الاتفاقية الجديدة لدولة الميناء على السفن الأجنبية التى توجد طوعاً داخل أحد موانيها أو فى أحد محطاتهـــا

[1]) Dauay "Le Droit de la Mer et la preservation du Milieu Marin".op.cit.p263.

النهائية البحرية القريبة من الشاطئ ، وذلك بهدف التحقق من انتهاك هذه السفينة للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة أو للقوانين والنظم البيئية الموضوعة بمعرفة الدولة التى طلبت إجراء التحقيق مع السفينة الأجنبية مرتكبة المخالفة([1]). ولكن حق دولة الميناء فى تفتيش السفن الأجنبية لإثبات واقعة محل التحقيق بناءاً على طلب دولة ما ليس مطلقاً بل أن هناك عدة شروط يجب توافرها لتخويل دولة الميناء هذا الحق وهى:

١) يجب أن يكون هناك تحقيق مع السفينة بناء على طلب دولة ما لارتكابها مخالفة تلوث فى مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمى أو منطقتها الاقتصادية الخالصة.

٢) يجب أن تكون الواقعة محل التحقيق بمعرفة دولة الميناء هى التى سببت واقعة التلوث البحرى التى حدثت فى المياه الداخلية أو البحر الإقليمى أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة التى طلبت إجراء التحقيق مع السفينة مرتكبة المخالفة.

٣) يجب أن تكون السفينة الأجنبية الموجودة طوعاً في أحد موانئ دولة الميناء أو بإحدى محطاتها النهائية قد رفضت إعطاء معلومات عن هويتها أو أي معلومات أخرى ذات صلة بمخالفة التلوث محل التحقيق.

٤) لا يجوز أن يمارس التفتيش إلا بعرفة أشخاص لهم صلاحيات التنفيذ قانوناً ومخولين بصفة رسمية من قبل دولة الميناء.

---

[1]) Dauay" En Matiere de pollution provenant des Navires",op.cit,p.220

-لمزيد من التفاصيل حول حق دولة الميناء فى تفتيش السفن الأجنبية لإثبات واقعة تلوث محل تحقيق بناء على طلب دولة أخرى : راجع: Ibid,p.215

-راجع أيضا مادة ٢٢٦ من الاتفاقية العامة للبحار عام ١٩٨٢،المرجع السابق،ص٣٥٩.

٥) إذا تبين أن السفينة لا تحمل أية شهادات وسجلات صحيحة وبخاصة سجل الزيت، والشهادة الدولية لمنع التلوث البحري المقررة وفقاً لأحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري الناجم عن السفن الموقعة في لندن عام ١٩٧٣.

ويتعين في جميع الحالات أن يقتصر التفتيش المادي للسفن الأجنبية بمعرفة دولة الميناء على جمع المعلومات والأدلة لإثبات واقعة التلوث التي ارتكبتها هذه السفينة في إحدى المناطق البحرية التابعة للدولة طالبة للتحقيق، ولا يجب أن تمتد إجراءات التفتيش لفترة أطول مما تستلزمه الأغراض المستهدفة منه([1]).

---

[1]) حول الضمانات والقيود لدولة الميناء في تفتيش السفن الأجنبية والمقررة لصالح دولة العلم راجع:

- الفرع السابع من الاتفاقية العامة عام ١٩٨٢ المعنون تحت « الضمانات» المواد من ٢٢٣ إلى ٢٣٣.

الفرع الثانى
سلطات دولة الميناء وباختصاصاتها في احتجاز
السفن المخالفة:

خولت الاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ لدولة الميناء الحق في تتخذ من التدابير الملزمة لمنع سفينة من الإبحار عند تواجدها داخل أحد موانيها أو إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، وذلك في حالة ثبوت انتهاك للقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بصلاحية السفن للإبحار مهددة بذلك بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، ولا يجوز في هذه الحالة – أن يسمح للسفن بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن على أن يتم السماح لها بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك([1]) ويجوز لدولة الميناء دون الإخلال بالقواعد والمعايير المنطبقة فيما يتعلق بصلاحية السفن للإبحار ،أن ترفض الإفراج عن سفينة ما أو جعله مشروطاً بالتوجيه إلى أقرب حوض لإصلاح السفن، كلما كان هذا الإفراج يشكل تهديداً بإلحاق ضرر غير معقول للبيئة البحرية،إلا أنه فى مثل هذه الحالة يتعين إخطار دولة علم الفينة فوراً بأسباب عدم الإفراج، وعلى الأخيرة التقدم بالتماس للإفراج عن السفينة، وفقاً للجزء الخامس عشر من الاتفاقية المتعلق بتسوية المنازعات([2]).

---

[1]) ولقد نصت المادة ٢١٩ من الاتفاقية العامة عام ١٩٨٢ على أنه « رهناً بمراعاة الفرع ٧ ، على الدول التي تتأكد، بناء على طلب مقدم لها أو بمبادرة منها، من أن سفينة داخل أجد موانيها أو إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ انتهكت القواعد والمعايير الدولية المنطبقة فيما يتصل بصلاحية السفن للإبحار مهددة بذلك بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية ، أن تتخذ بقدر ما هو ممكن عمليا تدابير إدارية لمنع السفينة من البحار . ولا يجوز لهذه الدولة أن تسمح للسفينة بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن ، وعليها أن تسمح بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك".

[2]) ولقد نصت المادة ٢٩٢ من الاتفاقية على انه:

الفرع الثالث
حق دولة الميناء في محاكمة السفن الأجنبية

خولت الاتفاقية الجديدة لقانون البحار لدولة الميناء الذي تتوقف فيه السفينة أن تجري تحقيقاً وأن تقيم حيث تبرر الأدلة ذلك. الدعوى فيما يتعلق بأي تصريف من تلك السفينة يكون قد تم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة انتهاكاً للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، ولا تقيم دولة الميناء الدعوى في تلك الحالة إلا بناءاً على طلب الدولة الأخرى أو دولة العلم، أو أية دولة أصابها ضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة لذلك الانتهاك، أو إذا سبب الانتهاك أو كان من المحتمل أن يسبب تلوثاً في المياه

- إذا احتجزت سلطات دولة طرف سفينة ترفع علم دولة أخرى وأدعى أن الدولة المحتجزة لم تمتثل لأحكام هذه الاتفاقية بشأن الإفراج السريع عن السفينة أو عن طاقمها عند تقديم كفالة معقولة أو ضمان مالى آخر ،جاز أن تحال مسألة الإفراج من الاحتجاز إلى آية محكمة تتفق عليها الأطراف، أو فى حالة عدم التوصل إلى مثل هذا الاتفاق فى غضون ١٠ أيام من وقت الاحتجاز، إلى أية محكمة تقبل بها الدولة المحتجزة بموجب المادة ٢٨٧ أو إلى المحكمة الدولية لقاع البحار، ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك. =
- لا يجوز أن يقدم طلب الإفراج إلا من قبل دولة علم السفينة أو نيابة عنها.
- تنظر المحكمة دون تأخير في طلب الإفراج وتقتصر نظرها على مسألة الإفراج فقط، دون الإخلال بمقومات أية قضية معروضة على الجهة المحلية المناسبة ضد السفينة أو مالكها أو طاقمها وتظل سلطات الدولة المحتجزة مخصصة في الإفراج عن السفينة أو عن طاقمها في أي وقت.
- بمجرد إيداع الكفالة أو الضمان المالي الآخر الذي تقرره المحكمة، تتمثل سلطات الدولة المحتجزة بسرعة لقرار المحكمة بشأن الإفراج عن السفينة أو طاقمها"

الداخلية أو البحر الإقليمى أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة مقيمة الدعوى(1) .

ويجب وفقاً لنص المادة ٣/١٨ السابق ذكرها أن تلبى دولة الميناء بقدر الإمكان الطلبات المقدمة من أى دولة للتحقيق فى أي انتهاك مما أشير إليه فيما تقدم، يعتقد انه وقع فى المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب،أو فى بحرها الإقليمى أو منطقتها الاقتصادية الخالصة ،أو سبب الضرر أو جعلها عرضة له ، أو الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق فى مثل هذا الانتهاك بصرف

---

[1]) أ.د/صلاح عامر" القانون الدولي الجديد للبحار" المرجع السابق، ص ٥٢٣ وللزيادة في التفاصيل راجع:

Dauay,"En Matiere du pollution provenant des Navires."op.cit, p.360.

ولقد تعرض أ.د/ عبدالواحد الفار لحق دولة الميناء في محاكمة السفن الأجنبية في الأحوال المنصوص عليها في المادة ٢١٨ من الاتفاقية العامة للبحار عام ١٩٨٢،أثناء تناوله بالشرح ،والتحليل لاختصاصات الدولة الساحلية فى مجال مكافحة التلوث البحرى وفقاً لأحكام نفس الاتفاقية ، فى حين أن الصياغة النهائية للاتفاقية عنونت المادة ٢١٨ تحت عنوان اختصاصات دولة الميناء ،وجميع أعمال ووثائق مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار تشير إلى أن اختصاصات دولة الميناء وفقاً لأحكام الاتفاقية العامة مستقلة عن اختصاصات كل من الدولة الساحلية ودولة العلم، وتناولت الكتابات العديدة سواء باللغة العربية أو باللغة الأجنبية تحليل اختصاصات دولة الميناء وفقاً لأحكام الاتفاقية العامة مستقلة عن اختصاصات دولة الميناء على أنها جزء مستقل تماماً عن الدولة الساحلية ودولة العلم، وكحل وسط استحدثته الاتفاقية بأنها من المستحدثات الجديدة فى الفكر القانونى الدولى مثلها كمثل فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة.فإذا كان إقرار فكرة المنطقة الاقتصادية للحصول على موافقة الدول الساحلية على فكرة المرور العابر، فإن كان إقرار فكرة المنطقة الاقتصادية للحصول على موافقة الدولة الساحلية فى مد سيطرتها على مناطق تبعد كثيرا عما كان= = مقرر لها بمقتضى أحكام القانون الدولى التقليدى على حساب دولة العلم، وبين رغبة الدول البحرية الكبرى فى الإبقاء على سلطات دولة العلم كما هى عليه فى القانون الدولى التقليدى للبحار.

النظر عن مكان حدوثه.والواقع أن تخويل دولة الميناء التى توجد السفينة الأجنبية طوعاً فى أحد موانيها أو بإحدى محطاتها الداخلية باختصاصات تتعلق بحق محاكمة هذه السفن أمام محاكمها ووفقاً لقوانينها الوطنية لارتكابها انتهاكا للقواعد والمعايير البيئية المنطبقة والمقبولة عموما، إنما جاء تقرير هذه الاختصاصات لتحقيق المزيد من الفاعلية للجهود الرامية لمكافحة التلوث البحرى الناجم عن السفن ،وأيضا لضمان عدم إفلات السفن المخالفة من تحمل مسئولية العقاب، بالهروب خارج المناطق البحرية التى ارتكبت فيها مخالفة التلوث.ولا يقتصر حق دولة الميناء الذى تتوقف فيه السفينة على حق ممارسة ولايتها الجنائية على السفن الأجنبية التى ترتكب مخالفات تلوث فى إحدى المناطق البحرية التابعة لدولة أخري وفقا للأحكام المقررة بمقتضى نص المادة ٢١٨ من الاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢، بل إن جانبا من الفقه الغربى(١) يرى أن هذا الحق يمتد أيضا ليشمل السفن الأجنبية التى ترتكب مخالفات تلوث فى مناطق أعالى البحار فى الأحوال التى تؤدى أو يمكن أن تؤدى إلى تلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عنه آثار ضارة كبرى بمياهها الإقليمية أو مصالحها المرتبطة بهذه المياه(٢) .

---

[1]) وعلى راس هؤلاء الفقهاء الأستاذان دواى ودباى الفرنسيان.

[2]) وفي تقرير حق دولة الميناء في ممارستها لولايتها القضائية على السفن الأجنبية لارتكابها المخالفات تلوث في أعالي البحار تهدد أو يمكن أن تهدد مصالحها بأضرار كبيرة ذهب دواي الي القول :

“mais , etatdu port peut exereerdes poursuites d’office r – au detriment de l’etat du pavillon si l’infraction a ete commise en haute mer ce qui contitue l’extension de competence la plus exorbitante “

- Dauay “ledroit de la meret la preservation du milieu marin “ op . cit , pm.263.

ويذهب الفقيه الفرنسي دوباي إلى حد القول بأن تقرير حق دولة الميناء بمحاكمة السفن الأجنبية لارتكابها مخالفات تلوث في المناطق البحرية التي لا تخضع قدرا كافيا من الفعالية

ونحن نؤيد ما ذهب إليه الفقه الغربي وعلى رأسهم الأستاذ دواى في تقرير حق دولة العلم في حالات الحوادث البحرية التي تهـدده أو يمكـن أن تهـدد مصالح دولة الميناء في ذلك إلى نص المادة ٢٢١ من الاتفاقية من أحكام مـا يمس حق الدولة ، عملا بالقانون الدولي العرفي منه والاتفاقى ، في أن تتخذ وتنفذ خارج بحرها الإقليمى ، ما يلزم من إجراءات وتـدابير بهـدف حمايـة مصالحها من خطر التلوث البحري أو تهديد به في حالات الحوادث البحريـة وهذا النص يعطي من وجهة نظرنا لدولة الميناء حـق ممارسـة ولايتهـا القضائية على السفن الأجنبية في الحالات النصوص عليها في نفس المـادة ، والإشارة في صدره إلى أنه ليس في هذا الجزء ما يمس " حق الدولة " تعني إشارة صريحة إلى حق الدولة الساحلية ودولة الميناء الـذي تتوقـف فيـه السفينة الأجنبية أو في إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ علـى أن تمارس هذه الدولة لاختصاصاتها المقررة وفقا للنص السـابق علـى ضـوء القواعد والضوابط المقررة في هذا الشأن وفقا لأحكام القانون الدولى متمـثلا في الاتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في الأحوال التي تؤدي إلى التلوث بالزيت الموقعة في بروكسل عام ١٩٦٩، والبروتوكول المكمل لها الموقع في لندن عام ١٩٧٨، ولأحكام الجزء الثاني عشر من الاتفاقية العامة لقانون البحار الموقعة في عام ١٩٨٢ .

والجدير بالذكر أن حق دولة الميناء في محاكمة السفن الأجنبية لانتهاكها للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة بشأن مكافحة التلوث البحري ، ليس مطلقا ، بل أحاط القانون الدولى لهذا الحق بالعديد من الشروط والضمانات التي يجب أن تحيط ممارستها لهذه الاختصاصات في مجال حماية البيئة البحريـة ضـد التلوث.

راجـع : لأساليب مكافحة التلوث البحري الناجم عـن السـفن . dupuy “ trait du nouveu droit de la mer “ op . cit p 1026.

الفرع الرابع
شروط ممارسة دولة الميناء لولايتها القضائية
على السفن الأجنبية في مجال مكافحة التلوث البحري

يعتبر تقرير حق الدولة التي تتوقف السفينة الأجنبية في أحد موانيها أو إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ بمحاكمة هذه السفن الأجنبية لانتهاكها القواعد والمعايير الدولية المنطبقة بشأن مكافحة التلوث البحري ، هو اتجاه يهدف إلى التقيد من باختصاصات دولة العلم ، لتحقيق مزيد من الفعالية لوسائل مكافحة التلوث البحري والعمل على خفضه والسيطرة عليه . الا أن سلطة دولة الميناء في ممارسة هذا الحق ليست تقديرية بل أنه لا يمكن لها ممارستها الا إذا توافرت شروط معينه .

١) أن يكون التحقيق والمحاكمة بناءا على طلب الدولة المضرورة أو دولة العلم .. فدولة الميناء لا يجوز لها أن تقوم بالمبادرة بإجراء التحقيق ومحاكمة السفينة الأجنبية لارتكابها مخالفة تلوث في المياه الداخلية في البحر الإقليمى أو المنطقة الاقتصادية لدولة ما ، من تلقاء نفسها ، ولكن يجب أن لا تبدأ في اتخاذ مثل هذه الإجراءات الا بناءا علي إخطار من الدولة التي حدث التلوث في أحد المناطق التابعة لها أو بنا على طلب دولة علم السفينة ذاتها أو أية دولة أخري أصابها ضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة ذلك الانتهاك([1]) وإذا كانت ضرورة الإخطار المسبق تعتبر ضرورة حتمية لتخويل دولة الميناء ، حق ممارسة سلطاتها القضائية على السفن الأجنبية في حالة ما إذا وقع الانتهاك الصادر عنها في أحد المناطق البحرية الخاضعة لدولة أخرى غير دورة الميناء، الا إن هذه الدولة يجوز أن تمارس ولايتها القضائية على هذه السفن الأجنبية دون الحاجة إلى إخطار مسبق وذلك في

---
[1]) Dauay,Les sanctions en Matiere de pollution dams la zone economique exclasiva ,op.cit,p.214

حالتين فقط *الأولى*: إذا وقع انتهاك من السفينة الأجنبية للقواعد والمعــايير الأجنبية الدولية المنطبقة بشأن مكافحة التلوث البحري في المياه الداخلية أو في البحر الإقليمى أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولــة الميــاء مقيمــة الدعوة أو إذا كانت هناك أضرار كبيرة أصابت هذه الدولة أو تهددها بالتلوث من جراء حادث بحري في أعالى البحار([1]). *الثانية:* إذا حدث الانتهاك فــى إحدى المناطق البحرية الخاضعة لدولة أخرى غير دولة الميناء ولكن هــذا الانتهاك سبب أو كان من المحتمل ان يسبب تلويثاً فى المياه الداخليــة أو البحر الإقليمى أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة الميناء مقيمة الدعوى .

٢) يجب ان يتوافر فى دولة الميناء الأدلة الكافية على ان التصنيف المنسوب إلى السفينة المعنية هو الذى ترتب عليه تلويث المياه الداخليــة أو البحــر الإقليمى أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة المضرورة . وفى حالة ما إذا كان طلب التحقيق والمحاكمة من دولة أخرى غير التى تم التصــريف فــى منطقة بحرية تابعة لها فيجب أن تتوافر لدولة الميناء الأدلة الكافية على أن الدولة مقدمة الطلب قد تعرضت لأضرار فادحة من جراء هذا التصــريف أو تعرضت لتهديد نتيجة له([2]).

٣) يجب أن تكون إجراءات التحقيق والمحاكمة وفقاً للتشريعات الداخلية لدولة الميناء وأمام هيئاتها القضائية المختصة.

---

[1]) ودولة الميناء فى حالة ما إذا كان الانتهاك قد وقع فى المياه الداخلية فى بحرها الإقليمى أو فى منطقتها الاقتصادية الخالصة، لها أن تتصرف مع السفينة الأجنبية كأنها دولة ساحلية بكل ما تتمتع به هذه الأخيرة من سلطات واختصاصات فيما يتعلق بمسائل مكافحة التلوث البحرى الناجم عن السفينة. راجع:

Dupuy,op,cit,p.1025.

[2]) Dupuy,op,cit,.214.

الفرع الخامس
الضمانات التى يجب أن تحيط ممارسة دولية المياه
لاختصاصاتها فى مجال حماية البيئة البحرية

تعتبر الاختصاصات التى خولتها الاتفاقية العامة لقانون البحار الموقعة عام ١٩٨٢ لدولة الميناء بممارسة ولايتها القضائية على السفن الأجنبية لانتهاكها القواعد والمعايير الدولية المنطبقة بشأن مكافحة التلوث البحرى ، خروجاً على أحكام القانون الدولى والتقليدى والقانون الدولى العرفى التى تؤكد احترام مبدأ حرية الملاحة وللحد من سلطات دولة الميناء فى المبالغة فى استخدام هذا الحق ، فقد أحيط بمجموعة من الضمانات القانونية التى تنأى بعيدا عن الشبهة التعسف وهذه الضمانات قد تكون ضمانات عامة تتناول تنظيم استخدام هذا الحق (الحق فى إقامة الدعاوى القضائية) وترسم حدود العلاقة بين دولة الميناء والدولة الساحلية من جهة وبين دولة الميناء ودولة العلم من جهة أخرى. والى جانب هذه الضمانات العامة توجد بعض الضمانات الخاصة وتشمل قواعد إجرائية قضائية تلتزم دولة الميناء باتباعها لضمان سلامة الدعوى وتضمن فى المقابل مصالح الدولة الساحلية طالبة رفع الدعوى على السفينة الأجنبية وكذا صالح دولة علم السفينة[1].

المطلب الأول
الضمانات العامة

بالاضافة إلى الشروط التى تطلبتها الاتفاقية لقيام دولة الميناء بتفتيش السفن الأجنبية واحتجازها أقرت الاتفاقية الجديدة العديد من الضمانات العامة التى ترسم الإطار العام لممارسة دولة الميناء لاختصاصاتها فى رفع الدعاوى القضائية على السفن الأجنبية لارتكابها مخالفة تلوث انتهاكاً للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة. ومن أهم هذه الضمانات:

---

[1]) ولقد إنطوى الفرع السابع من الجزء الثانى عشر من الاتفاقية العامة للبحار على هذه الضمانات بالاضافة إلى بعض المواد الأخرى سوف نشير اليها فى حينه.

أ) إخطار دولة علم السفينة دون تأخير بمختلف الإجراءات القضائية التـي تعتزم دولة الميناء اتخاذها ضد السفينة المنسوب إليها المخالفة على ان يكون هذا الإخطار على وجه السرعة، ويكون الإخطار مصحوبا بجميع التقارير الرسمية المتعلقة بإجراءات رفع الدعوى والسير فيها ، ويكون الإخطار عن طريق الإبلاغ الفوري للممثلين الدبلوماسيين أو الموظفين القنصليين لدولة العلم ، وسلطتها البحرية كلما أمكن ذلك ، بأية إجراءات من هذا النوع([1]) ولا يقتصر الإخطار السابق علي إبلاغ دولـة العلـم بمختلف الإجراءات القضائية التي تعتزم دولة الميناء اتخاذها ضـد السفينة التي ترفع علمها ، بل يجب أيضا إخطار أي دولة معنية أخـرى قد تكون لها مصلحة في رفع الدعوى القضائية من قبل دولة الميناء([2]).

ب) تتخذ دولة الميناء في الدعوى المقامة أمام محاكمها الوطنية ، وتـدابير لتسهيل سماع الشهود وقبول القرائن المقدمة من سلطات دولة أخرى أو من المنظمة الحكومية للملاحة الدولية (أمكو) وتسهيل هذه الـدعاوى للممثلين الرسميين التابعين لمنظمة (أمكو) ولدولة العلم ولأية دولـة تأثرت بالتلوث الناتج عن أي انتهاك ، على أن يكون لهؤلاء الممثلـين الرسميين الذين يحضرون إجراءات الدعوى القضائية المعنية كل الحقوق والواجبات المقررة بمقتضى القوانين والأنظمة الوطنية أو أحكام القانون الدولي .

---

1) Ibid ,pp .214

2) ولقد نصت المادة ٢٣١ من الاتفاقية العامة للبحار عام ١٩٨٢ على أنه، تخطر الدول على وجه السرعة، دولة العلم وأية دولة معنية اخري " بأية تدابير تتخذها ضد سفن اجنبية عملا بالفرع ٦ ،ى وتقدم لدولة العلم جميع التقارير الرسمية المتعلقة بمثل هذه التدابير "

ج) تلتزم دولة الميناء أثناء ممارستها لحقها بإقامة الدعوى القضائية ضد السفن الأجنبية وفقا لنص المادة ٢١٨ من الاتفاقية العامة للبحار ، بعدم التميز قانونا أو فعلا ضد سفن أية دولة أخري .

د) لا يجوز لدولة الميناء أن تفرض إلا العقوبات النقدية فيما يتصل بما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمى من انتهاكات للقوانين والأنظمة الوطنية أو للقواعد الدولية المنطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية . إلا في حالة فعل تلوث متعمد وخطير داخل البحر الإقليمى لدولة الميناء أو للدولة الساحلية طالبة إقامة الدعوى([1]) .

ه) يجب أن تراعى دولة الميناء الحقوق المعترف بها للمتهم أثناء سير الدعوى المرفوعة أمام محاكمها الوطنية بشأن الانتهاكات التى ترتكبها سفينة أجنبية والتى عليها فرض عقوبات([2]).

و) يجب ألا تؤخر دولة الميناء السفينة الأجنبية محل التحقيق لفترة أطول مما تستلزمه أغراض التحقيق المنصوص عليه في المادة ٢١٨ من الاتفاقية([3]).

ز) تلتزم دولة الميناء عند ممارسة صلاحيات التنفيذ ضد السفن الأجنبية بنص المادة ٨/٢١ من الاتفاقية العامة لقانون البحار ، ألا تسبب بأية طريقة أخري مخاطر للسفينة أو تقتادها إلى ميناء أو مرسي غير مأمون([4]).

ح) تقرير مسئولية دولة الميناء عن الضرر أو الخسارة المنسوبة إليها والناشئة عن تدابير اتخذتها عملاً بمقتضى المادة ٢١٨ من الفرع

---

[1]) راجع : نص المادة ٢٢٣ من الاتفاقية العامة للبحار عام ١٩٨٢

[2]) راجع: نص المادة ٢٢٧ من نفس الاتفاقية السابقة .

[3]) نص المادة ٢٣٠ من الاتفاقية العامة للبحار ١٩٨٢ .

[4]) راجع : نص المادة ٣/٢٢٠ من الاتفاقية العامة للبحار .

السادس من الجزء الثانى عشر للاتفاقية العامة للبحار،وذلك فى حالة ما إذا كانت هذه التدابير غير مشروعة أو تتجاوز التدابير المطلوبة بصورة معقولة في ضوء المعلومات المتوفرة([1]).

ط) على دولة الميناء الالتزام بالإفراج الفوري عن السفينة الأجنبية وإخلاء سبيل طاقمها متي تم إيداع الكفالة أو أي ضمان مالي آخر([2]).

ويلاحظ على الضمانات السابقة بأنها تقررت لتحقيق صالح الجماعة الدولية في استغلال البحار والمحيطات في أغراض الملاحة الهادئة ، والحد من باختصاصات دولة الميناء باعتبارها استثناء من المبدأ العام الذي يقضي باختصاصات دولة علم السفينة.

المطلب الثانى
الضمانات الخاصة

بخلاف الضمانات العامة التي أقرتها الاتفاقية العامة للبحار بشأن ممارسة دولة الميناء لاختصاصاتها بمحاكمة السفن الأجنبية وفقا لأحكام الفرع السادس من الجزء الثاني عشر من نفس الاتفاقية ، هناك ضمانات تقع على عاتق دولة الميناء تهدف إلى خلق نوع من التوازن بين مصالح الدولة الساحلية المضرورة بواقعة الانتهاك ، ودولة العلم الذي ترفعه السفينة الأجنبية ، ومن أهم هذه الضمانات :

---

1) راجع نص المادة ٢٢٥ من الاتفاقية

6) وفي حالة ما إذا رفضت الدولة محتجزة السفينة الإفراج عنها بعد إيداع الكفالة أو الضمان المالي فيمكن بناء علي طلب دولة العلم ، إحالة أمر الإفراج على السفينة إلى محكمة أخري تتفق عليها مع الدولة محتجزة السفينة، وإذا لم يتواصلا إلى اتفاق حول تحديد هذه المحكمة خلال ١٠ أيام من وقت الاحتجاز، يجوز لدولة العلم أن تتقدم بطلب الإفراج الي المحكمة الدولية لقاع البحار ما لم تتفق الأطراف على خلاف ذلك . راجع نص المادة ٢٩٢ من الاتفاقية العامة لقانون البحار عام ١٩٨٢

أ) قاعدة توقف الدعوى القضائية لصالح الدولة الساحلية

نصت المادة ٢١٨/٤ من الاتفاقية العامة علي تقرير حق الدولة الساحلية في طلب إيقاف أية دعوى تكون دولة الميناء قد أقامتها علـــي أســـاس هـــذا التحقيق عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمى أو منطقتها الاقتصادية الخالصة ، على أن تنتقل أدلة وسجلات القضية وأيـــة كفالة أو ضمان مالي آخر مودع لدي سلطات دولـــة المينـــاء إلـــى الدولـــة الساحلية ، ويخول هذا النقل غل يد دولة الميناء عن مواصـــلة النظـــر فـــي الدعوى أمام محاكمها الوطنية .

ولكن ماذا لو كانت دولة العلم قد أقامت دعوى قضـــائية ضـــد الســـفينة المخالفة هل تطبق قاعدة وقف الدعوى المقامة من قبل دولة الميناء عن نفس الواقعة لصالح العلم ؟.

قبل أن نتطرق للإجابة علي التساؤل السابق تجدر الإشارة إلـــى أن طلـــب التحقيق وإقامة الدعوى القضائية ضد السفينة الأجنبية مرتبكة الانتهـــاك قـــد يكون من قبل الدولة الساحلية وقد يكون من قبل دولة العلم ، وقد يكون مـــن قبل دولة العلم ، وقد تقوم دولة الميناء باتخاذ هذه الإجراءات من تلقاء نفسها ([1]) وللإجابة على هذا السؤال السابق ينبغى التفرقة بين الحالات السابقة كـــل على حدة.

فإذا كان طلب التحقيق والمحاكمة مقدم من الدولة الســـاحلية إلـــى دولـــة الميناء لانتهاك السفينة الأجنبية للقواعد والمعايير الدولية المنطبقـــة داخـــل المياه الإقليمية للدولة الأولى أو بحرهـــا الإقليمـــى أو منطقتهـــا الاقتصـــادية الخالصة، فانه لا تسرى قاعدة توقف الدعوى القضائية الا لمصـــلحة الدولـــة الساحلية مقدمة طلب التحقيق. بمعنى إنها هى التى تملك طلب إيقاف الدعوى

---

[1] راجع: (Dauay,"En Matiere de pollution des Navires".op.citp.350 .

المرفوعة أمام محكمة دولة الميناء ، ولا تملك الأخيرة إلا أن تمتثل لهذا الطلب لأنه ليس لديها فى هذه الحالة أية مصلحة فى الاستمرار فى نظر الدعوى أمام محاكمها ، ويستدل على هذا الاتجاه من نص المادة ٤/٢١٨ حيث جاء نصها صريحا فى هذا الشأن عندما نصت على أنه يجوز بناء علـى طلـب الدولـة الساحلية، إيقاف أية دعوى تكون دولة الميناء قد أقامتها ([1]) ولذلك فإن دولة العلم لا تملك الحق فى طلب وقف الدعوى المرفوعة أمام محاكم دولة الميناء فى هذه الحالة ، وليس لها إلا المطالبة بـالتزام دولـة الميناء بالضـمانات المخولة للسفن الأجنبية والمقررة بمقتضى الفرع السابع من الجـزء الثـانى عشر من الاتفاقية ، وبعض الضمانات المقررة فى الجزء الخامس عشر مـن نفس الاتفاقية، أو الرجوع إلى الدولة الساحلية التى طلبـت إقامـة الـدعوى للتفاهم حول تعويض الأضرار أو الخسارة الناجمة عن الانتهاك الذى وقع من السفينة الرافعة لعلمها أو المسجلة فى إقليمها ضد الدولة الساحلية .

أما إذا قامت دولة الميناء برفع الدعوى القضائية أمام محاكمهـا ووفقـا لتشريعاتها الداخلية، من تلقاء نفسها ، وهذا ما يحدث فقط فى حالة ما إذا كان الانتهاك قد وقع في مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمى أو منطقتها الاقتصادية الخالصة . فإن قاعدة توقف الدعوى القضائية تسرى فى مواجهتهـا لصـالح دولة العلم إذا كانت الأخيرة أقامت دعوى أمام محاكمها ووفقـا لتشـريعاتها الداخلية على نفس المخالفة ، بشرط أن يكون الانتهاك قد وقع خارج البحـر الإقليمى لدولة الميناء فقط للقواعد والأحكام المقررة بنص المادة ٢٢٨ مـن الجزء الثانى عشر من الاتفاقية العامة للبحار الموقعة عام ١٩٨٢([2]).

---

[2]) وذلك لأن دولة الميناء إذا أقامت الدعوى من تلقاء نفسها لإنتهاك السفينة الأجنبية للقوانين والأنظمة الوطنية أو للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة فى هذا الشأن ، فإنها

ب) تقادم الدعوى القضائية ضد السفن الأجنبية لارتكابها مخالفات تلوث بحري بمضي المدة

نصت المادة ٢/٢٢٨ من اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢ على ألا تقام دعوى لفرض عقوبات على السفن الأجنبية لارتكابها انتهاك للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة بشأن حماية البيئة البحرية ضد التلوث ، بعد انقضاء مدة ثلاث سنوات على تاريخ ارتكاب السفينة الأجنبية لهذا الانتهاك([1]).

وبعد أن تعرضنا للضمانات التى يجب أن تحاط بممارسة دولة الميناء لاختصاصاتها وفقا لأحكام الجزء الثانى عشر من الاتفاقية العامة للبحار ، يمكننا القول بأن هذه الضمانات مبالغ فيها إلى حد كبير وتكاد تعصف بالغرض المنشود من باختصاصات دولة الميناء التى تهدف إلى تحقيق أكبر قد من الفعالية لوسائل مكافحة التلوث البحرى، بتقرير باختصاصات للدولة الذى تتواجد السفينة الأجنبية طواعية فى أحد موانيها أو إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ .

تتحول من دولة مينائية إلى دولة ساحلية تتمتع بكل ما يخوله القانون الدولى لهذه الأخيرة من حقوق وسلطات .

[1]) راجع تعليقنا على تقادم الدعوى القضائية فى قضايا التلوث البحرى فيما سبق من هذه الرسالة ، ص٢٩٩ وما بعدها .

الباب الاول
الاختصاص فى حماية البيئة البحرية
ضد التلوث الناتج من المصادر البرية

تمهيد وتقسيم

تزايدت مشكلة حرق مخالفات المدن بعد التطورات الصناعية والتقدم التقنى على كل مظاهر الحياة الحضارية والانتقال من حياة الريف إلى حياة الحضر وبسكنى المدن بالصورة التى نشهدها الآن فى العصر الحديث .

ويعتبر تلوث البيئة البحرية نتيجة لصرف مخلفات المدن من أهم مصادر تلوث البيئة البحرية فى الوقت الراهن وترجع أهمية هذا المصدر إلى عدة أسباب ترجع إلى عوامل مختلفة من أهمها الانتقال من حياة الريف إلى حياة الحضر والثورة الصناعية والتقدم التقنى .

ولقد انعكست أثار التطورات الناعية على كل مظاهر الحياة فتعددت بالتالى مصادر تلوث البيئة البحرية من مخلفات المدن أت تزايدت الجهود الرامية للحد من التلوث ومكافحة سواء خارج إطار القانون الدولى للبحار أو فى إطاره من خلال الاتفاقيات الدولية متمثلة فى اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار .

ونتناول فى هذا الباب تحديد الاختصاصات فى حماية البيئة البحرية ضد التلوث عن مخلفات المدن فى فصلين :

الفصل الأول : مصادر تلوث البيئة البحرية من البر .

الفصل الثانى : اختصاص الدول الساحلية فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناشئ من المصادر البرية هو اختصاص مطلق .

الفصـل الأول
مصادر تلوث البيئة البحرية من البر

تمهيد وتقسيم

تعتبر مخلفات المدن والمخلفات الصناعية من اقـدم الملوثـات التـى عرفتها البيئة البحرية ويرجع ذلك إلى أن البحار والمحيطات ظل ينظر إليها منذ قديم الزمان على أنها من المواقع المثالية للتخلص من العوامل البشرية والمخلفات الصناعية السائلة، حيث يتم قذف هذه المخلفات فى البيئة البحرية بدون معالجة أو بعد معالجة مبدئية ويكون هذا القذف بإحدى الطرق الآتية[١]:

- **بواسطة أنابيب التصريف مباشرة وخطوط الأنابيب الأخرى التى تصـب فى البحر .**
- **من خلال التصريف الساحلى المباشر .**
- **من خلال الأنهار والقنوات المائية الأخرى بما فى ذلك المجـارى الجوفية .**
- **من خلال الانسياب .**

---

1) راجع نص المادة الثالثة من البروتوكول الخاص بحماية البيئة البحرية ضد التلوث الناتج عن مصادر فى البر فى دول الخليج العربى الموقعة على اتفاقية عـام ١٩٧٨ والذى تم التوقيع عليه من قبل الدول الأعضاء فى عام ١٩٨٣ بالكويت فـى : دولـة الإمارات العربية المتحدة ، وزيرة الخارجية، إدارة الشئون القانونيـة والدراسـات – قسم الدراسات .

ومما لا شك فيه أن التخلص من مخلفات المدن والمخلفات الصناعية الأخرى يمكن أن يسبب مشاكل عديدة خاصة مع تزايد سكنى المدن والثورة التقنية والتكنولوجيا التى غزت الصناعة فى العصر الحديث وهو الأمر الملاحظ بالنسبة للبلاد المتقدمة والبلاد النامية على حد سواء بحيث يمكن القول أن هذه المشكلة لا تقتصر على نوع معين من البلاد بل أنها أصبحت مشكلة عالمية ومصادر تلوث البيئة البحرية عن طريق صرف مخلفات المدن والمخلفات الصناعية الأخرى كثيرة ويمكننا حصرها سواء فى البلاد النامية أو البلاد الصناعية المتقدمة فى مصدرين أساسيين سوف نشير إلى كل منهما بقدر من الإيجاز .

المبحث الأول
تلوث البيئة البحرية نتيجة صرف العوادم المنزلية

الواقع أن مشكلة تلوث البيئة البحرية نتيجة لصرف العوادم المنزلية ترتبط بعملية الانتقال من حياة الريف إلى حياة الحضر وبسكنى المدن بالصورة التى نشهدها اليوم[٢] وحتى عام ١٩٠٠ كانت إنجلترا هى الدولة الصناعية الحيدة التى تحضرت بشكل كبير كما أن هذه الظاهرة لن تقتصر على الدول الصناعية فحسب بل أن عملية الانتقال من الصورة الحضرية الريفية إلى الصورة الحضرية بسكنى المدن تسير المدن تسير بسرعة

---

2) راجع ما سبق من هذه الرسالة ص . ٦ وتجدر الإشارة إلى أن سكان البحر الأبيض المتوسط وفقا لإحصائية أجريت بمعرفة برنامج الأمم المتحدة للبيئة يبلغ ٣٠٠ مليون نسمة يقطنون حوالى ١٥٠ مدينة شاطئية .

Report of the Field Mission to the common Costal Region of United Arab Emirats Qatar , Bahrein , Saudi Arabia , kuwait lraq and lran , March May , 1976 , UNAP . CE 76 ,10 , 407

كبيرة حتى الآن فى البلاد النامية وترجع العوادم المنزلية التى تنصرف إلى البيئة البحرية إلى المصادر الآتية ([1]).

- **المجارى المنزلية (المخلفات البشرية - Swag)**
- **مخلفات الطعام (فضلات الطعام)**
- **مخلفات المنظفات الصناعية بإخلاف أنواعها .**
- **عوادم الزيوت .**

وتعتبر العوامل السابقة ذات طبيعة خطيرة على البيئة البحرية فى حالة عدم معالجتها وترجع هذه الخطورة إلى أنها تتسم بالخواص الآتية :

- بها قدر عالى جداً من الطفيليات والفيروسات والبكتريا التى تؤثر على الكائنات البحرية وأهمها الأسماك وتؤدى إلى تلوث الشاطئية وتقلل من قابليتها للترويج .
- **المواد العضوية الكذابة والمواد المعلقة ووجودها بنسبة كبيرة فى المياه تؤدى إلى ارتفاع نسبة الأكسجين الحيوى المطلوب (BOD) ([2]).**

---

[1]) **Robrt . A . sinn , op . cit . p . 43**

[2]) **عندما تتعرض المياه لأى مصدر من مصادر التلوث يحدث أسدة فى الأكسجين المذاب فى الماء ويحول إلى غازات سامة مثل أول أوكسيد الكربون ولكن مدى تأثير كمية الأوكسجين المذاب فى الماء يختلف حسب اختلاف مصادر تلوث المياه بزيت البترول مثلا أعلى من تلوثها بالفضلات المنزلية ولقياس نسبة تلوث المياه مدة خطورة هذا المصدر من ذاك يقوم العلماء بإضافة نسبة من الأكسجين الحيوى إلى عينة المياه التى يراد قياس حجم التلوث فيها زاد احتياج الماء إلى BOSالمطلوب الأكسجين الجوى لكى يصل إلى معدله الطبيعى زاد خطورة مصدر تلوث المياه وهكذا العكس راجع :**

Osear . Scbachter “ Marine pollution problems and Remcdies “ New – York United Nations Insitute for Training and Researel , 1970 p . 9 .

- وجود نسبة تركيز كبيرة من المواد النتروجينية والفسفورية تؤدى إلى تأشيرات ضارة بالأحياء البحرية المختلفة .
- وجود مواد عضوية أو غير عضوية طافية نتيجة عمليــات التقنيــة الذاتية .
- وجود نسبة من وحل المجارى تحتوى على بعض التركيزات من معادن ثقيلة ملوثة وترجع خطورة تصريف مخلفات المدن إلى البيئة البحريــة كمشكلة بيئية إلى أن ينبع من أنها أصبحت اليوم مشكلة عالمية وتزداد خطورتها مع زيادة عدد السكان فكلما زاد عدد الســكان زادت بالتــالى العوادم التى تنصرف إلى البيئة البحرية .

والواقع أن تلوث البيئة البحرية من العوامل المنزلية تعتبر مــن اكبــر مشاكل التلوث البحرى إذا ما نظرنا إليها كمشــكلة بيئيــة تهــدد الكائنــات البحرية المختلفة وكذلك اذا نظرنا إليــه مــن الناحيــة الاقتصــادية لأن المخلفات التى تقذف فى البحار والمحيطات تحتاج لعلاج يحد من خطورتهــا وهذا العلاج يكلف حكومات الدول مبالغ كبيرة جداً (١).

وإذا انتقلنا إلى واقعنا الوطنى نجد أن تلويث البيئة البحريــة بميــاه الصرف الصحى والمخلفات يعد من أهم مصادر تلويث الشــواطئ المصــرية على الإطلاق فنجد أن مدينة الإسكندرية مثلا تمثل أكبر تجمع سكانى على

---

[1]) اغلب النفايات التى يتسبب فيها سكان المناطق الساحلية لا تجرى معالجتها أو تعالج بشكل ناقص مما يكثر من التلوث الميكروبى وقد نتج عن ذلك بالنسبة البحر الأبيض المتوسط على سبيل المثال ويصفه خاصة فى الشواطى اللبنانية بالشــمال الغربــى وفى شمال البحر الأدرياكتى ان فقد من حيويته ما لبن ٣٠ إلى ٥٠ % نتيجة للتلوث . راجع :

Aubert(M) , " Le problem de Mercure en Mcditerronee " Revue Internationale d' Oceanog raphie Medicale , tomes 37 et , Juin 1973 . p . 94 .

الشاطئ المصرى تليها بور سـعيد وتنصـرف مخلفـات المجـارى فـى الإسكندرية إلى البحر عن طريق مصب بحرى عند قايتباى طوله ٧٣٥ مترا وعمقه ١٦ متراً وهو مصب مكسور فى عدة نقاط وهناك مصبات فرعية صممت أصلا لصرف مياه الأمطار ولكنها تستخدم حاليـا فـى حـالات الطوارئ لتصريف الفضلات الآدميـة وتتحمـل شـبكة الصـرف الصـحى بالإسكندرية وفقا لإحصائيات ١٩٨٦ نحو مليون متر مكعـب فـى اليـوم وتصرف هذه الكمية فى بحيرة مريوط ويصرف الجانب الأكبر منهـا علـى الشواطئ المصرية بالإسكندرية دون معالجة تذكر وهـذا الوضـع يضـاعف مخاطر التلوث البيئى فى الشواطئ([1]) .

وهناك دراسة لأكاديمية البحث عام ١٩٨٥ مقارنة بين نتـائج التحاليـل البكتريولوجية لمياه شواطئ الاستحمام توضح أن أعداداً (بكتريا الكوليفورم) فى مياه شواطئ الإسكندرية تفوق كثيراً المعايير مما يعد خطراً على الصحة العامة علاوة على ظهور الروائح الكريهة وعكارة المياه وكثرة الطحالـب والأعشاب البحرية .

ويعتبر تصريف ناتج العواصف الثلجية من أهم مصـادر تلويـث البيئـة البحرية حيث يحمل هذا الناتج معه فى الغالب مواد التلوث الناتجة من كنس الشوارع مباشرة للمياه بدون أن يصاحب ذلك تصـريف أى ترشـيح أو معالجة أخرى([2]) وهناك أيضا تلوث البيئة البحرية بفعـل الـرى والزراعـة ويحدث ذلك تبعا لما تحمله معها مياه الصرف الزراعى من أملاح معدنية من الحقول المرورية وتنزلق بها إلى أقري مجرى مائى سواء كان يصـب

---

[1]) راجع تقرير لجنة الخدمات بمجلس الشورى ج . م . ع عن قضايا البيئة والتنمية فى مصر (المياه والصرف الصحى) يونيه سنة ١٩٨٦ ، ص ٣٧

[2]) راجع : توماس أميل ، المرجع السابق ، ص ١٥ .

فى بحر أو محيط أو يصب فى البحر مباشرة وقد تحمل مياه الصرف الزراعى هذه مزيداً من أملاح وغيرها من الكيماويات والمبيدات الحشرية أو ملبـدات الحشائش .

المبحث الثانى
التلوث الناتج عن طريق صرف المخلفات الصناعية

كشفت الأبحاث فى السنوات الأخيرة أن الزيادة المضطردة فى حجم النشاط الصناعى فى المناطق الساحلية وتنوع المواد الكيمائية والبيولوجية المستخدمة فى الصناعات الحديثة أدى إلى زيادة كبيرة فى مجال تلوث البيئة البحريـة ، وقد أدى ذلك إلى تهديد الثروة السمكية فى البحيرات والبحار نتيجـة لتحلـل المخلفات فى المسطحات المائية واستهلاك الأوكسجين والذائب فـى عمليـات الأكسدة البيولوجية والكيميائية بالإضافة إلى احتواء المخلفات على تركيـزات عالية من المواد السامة مثل آثار المعادن والمبيدات والتى يؤدى تراكمها فى الأحياء المائية إلى آثار ضارة على الصحة العامة (١) .

ولعل من أهم مصادر تلوث البيئة نتيجة تصريف عوادم المصانع هو مـا يحدث من تصريف فائض المياه الساخنة داخل ممر مائى ويحدث ذلك بواسطة

---

[1]) يترتب على التركيز لمياه البحر أضرار كبيرة سواء بالنسبة للمملكة النباتية فى البيئـة البحرية أو بالنسبة للأحياء المائية حيث أنها تكون حساسة بطبيعتها للتغيرات فى المنطقة الحيوية التى تعيش فيها فمن المعروف أن الكائنات المائية تكون درجة حرارة أجسـامها فى نفس أو أقرب إلى درجة حرارة المياه المحيطة بها ولا يمكن أن تتحمل سوى تغييـر طفيف فى درجة الحرارة ، فإن التأثير المباشر للارتفاع فى درجة الحرارة هى فى تغييـر معدل نشاط التحول الغذائى ، مما يسبب عنه الموت .

- راجع : توماس أميل ، المرجع السابق ، ص ١٥٢ .

محطات توليد الكهرباء والمصانع التى تستخدم جميعها فى أغراض التبريد ، ويكون نتيجة هذا التلوث موت الكائنات المائية التى يعتمد عليها الإنسان فى غذائه([1]) .

وإذا نظرنا إلى واقعنا المحلى نجد أن الإنتاج الصناعى فى منطقة الإسكندرية وتخومها نحو ٣٥% من جملة الإنتاج الصناعى فى مصر ، وتقدر قيمة المخلفات السائلة من هذه المجموعة الصناعية بنحو مليون متر مكعب يومياً ، ينتظر أن تزيد فى عام ٢٠٠٠ إلى مليونى متر مكعب يومياً ، وتتركز هذه الصناعات فى مناطق المكس ومحرم بك والقبارى وأبو قير ، وتصرف مخلفات إلى البحر مباشرة ، أو إلى بحيرة مريوط وترعة وترعت المحمودية وخليج أبو قير ، وتشمل المخلفات السائلة لهذه المجموعة من المصانع كميات من الملوثات العضوية كالزيوت والدهون ومركبات الفوسفور والأزوت بالإضافة إلى أحمال من المعادن كالزنك والنحاس والكروم والكالسيوم والرصاص والحديد والمنجنيز وغيرها ، وهذه الملوثات جميعها ملوثات ذات قيمة اقتصادية ، ويمكن أن تعود بقدر من العائد الاقتصادي إذا اتخذت

---

[1]) توجد فى الوقت الحاضر أغلب المؤسسات والمنشآت الصناعية فى المدن الساحلية مما يؤدى إلى تزايد فرص تلوث البيئة البحرية من جراء تصريف النفايات الناتجة عن العمليات الصناعية ، ففى منطقة الخليج العربى على سبيل المثال تجرى حركة التصنيع فى غاية السرعة حيث قدر الخبراء هذه الحركة التى تجرى فى دول الخليج العربى عام ١٩٧٦ بقرن كامل من الثورة الصناعية فى جهة أخرى من العالم ، وفى الغالب تتركز معظم هذه المؤسسات على المناطق الساحلية حيث قدر عدد المؤسسات الصناعية الموجودة على شاطئ البحر الأبيض المتوسط بـ ١٤٠٠٠٠ مؤسسة . راجع :
Falicon M., aspects Juridiques de la Protection des Mers Regionales par les Nations Unies, These en Droit , Universite de Nice, dac, IDPD. Septembre 1980, P. 63 .

إجراءات تقليل الفاقد منها بإعادة الاستخدام ، كما أن لها أثراً ساماً متنوعاً وخاصة مجموعة الملوثات المعدنية التى تتزايد تركيزها فى درجات السلسلة الغذائية (من الطحالب إلى الأسماك إلى الطيور) أو فى أجسام الحيوانات البحرية المغمورة كالقشريات .

وقد أدى تركيز الاهتمام فى الخطة القومية للتصنيع لأهداف زيادة الدخل القومى وتدعيم القدرة الذاتية للإنتاج معظم النشاط الصناعى القومى فى منطقة الإسكندرية وعدم توجيه العناية الكافية إلى تأثير التلوث الناتج من المخلفات الصناعية المقامة على المدن الساحلية على البيئة البحرية إلى زيادة مضطردة فى تلوث البيئة البحرية إلى جانب التأثيرات الضارة على الصحة العامة وخصوصاً فى مواقع الإنتاج الصناعى المكثف فى المجمعات الصناعية فى منطقة الإسكندرية الكبرى.

وتجدر الإشارة إلى أنه بالإضافة إلى العوادم المنزلية والمخلفات الصناعية كمصدرين هامين لتلوث البيئة البحرية ، فإنه يوجد مصدر آخر لا يقل خطورة عن هذين المصدرين وهو تلوث البيئة البحرية نتيجة لاستخدام مواد فلزية على البيئة الأرضية وتصريفها بعد ذلك إلى البيئة البحرية .

وتعتبر ظاهرة تلوث البيئة البحرية من هذا المصدر من أخطر المشاكل التى تصيب البيئة البحرية نظراً لأن الغالبية العظمى من هذه المعادن تذوب فى الماء وتصبح جزءاً رئيسياً من تكوينها وتتسبب فى تسمم الأحياء المائية [١] ، ومن أهم هذه المعادن الزئبق الذى يعتبر من أخطر المعادن التى تلوث البيئة البحرية ، لأن تأثيراته مستمرة فى البيئة البحرية سواء على الإنسان أو على الكائنات البحرية الأخرى ، ومن المعروف أن الزئبق يدخل فى معظم عمليات التصنيع التى تستخدم كلوريد الزئبق ومن أهمها المنتجات البلاستيكية ، كما

---

[1] راجع : Robert A. shinn , op . cit , P.44 .

يستخدم الزئبق فى بعض الصناعات الكهربائيـــة الأخـــرى مثـــل البطاريـــات وعمليات حرق الزيت والفحم(٢) يعتبر الرصاص أيضاً من أهم مصادر تلـــوث البيئة البحرية الأخرى ولقد زادت نسبة تلوث البحار والمحيطات إلى حد كبير نظراً لزيادة النشاط الصناعى ، ويستخدم الرصاص فى صـــناعة الجـــازولين ووقود المواتير ، وبلغ الإنتاج العالمى من الرصاص حوالى ٣ مليون طن فى السنة ، يتسرب إلى لبيئة البحرية حوالى ١٠% من هذا الإنتـــاج بطريقـــة أو بأخرى(٣) .

[2]) وهناك معادن ثقيلة أخرى تستخدم فى الصناعات وتتسرب إلى البيئة البحرية مع عوادم المصانع وغيرها من طرق الصرف الأخرى ، وتسبب أضرار فادحة للإنسان والكائنـــات البحرية على حد سواء ومنها النحاس ، الزنك ، الكاديم .

([3]) تنساب سنوياً فى البحر الأبيض المتوسط أكثر من ١٠٠٠ طن من النفايات الصناعية (الرصاص – الزنك – الزئبق وغيرها من الفلزات الثقيلة) . راجـــــع : Aubert , Op. Cit , P.93

الفصـــل الثانـــى
اختصاص الدولة الساحلية فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناشئ من المصادر البرية هو اختصاص مطلق

تمهيد وتقسيم

يقع على الدولة الساحلية التزام بوضع القوانين والأنظمة التى تكفل منـــع تلوث البيئة البحرية من كل حالات التلوث الناتجة من المصادر البرية ، بما فى ذلك الأنهار ومصابها وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف ، وكـــذلك بالنســـبة لإلقاء المواد السامة أو الضارة أو المؤذية، ولا سيما الصامدة منها ، وعليها أن تراعى فى هذا الصدد القواعد والمعايير الدولية فـــى هـــذا الشـــأن ، وأن تتعاون على الصعيدين العالمى والإقليمى ، لتنسيق السياسات الخاصة فى هذا الشأن ، ولقد نصت المادة ٢٠٧ من اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ على أن :

١) تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر فى البر بما فى ذلك الأنهار ومصابها وخطوط الأنابيـــب ومخـــارج التصـــريف ، وخفض ذلك التلوث والسيطرة عليه مع مراعاة ما أتفق عليه دولياً مـــن قواعد ومعايير ، ومن ممارسات وإجراءات موصى بها .

٢) تتخذ الدول ما قد يكون ضرورياً من تدابير أخرى لمنـــع هـــذا التلـــوث وخفضه والسيطرة عليه .

٣) تسعى الدول على الموائمة بين سياساتها فى هذا الصدد علـــى الصـــعيد الإقليمى المناسب .

٤) تسعى الدول، عاملة بصورة خاصة عـــن طريـــق المنظمـــات الدوليـــة المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسى إلى وضع قواعد ومعايير وما

يوصى به من ممارسات وإجراءات ، على الصعيدين العالمى والإقليمى ، لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر فى البر وخفضه والسيطرة عليه ، مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة وما للدول النامية من قدرات اقتصادية وحاجة إلى التنمية الاقتصادية ، وتعاد دراسة تلك الممارسات والإجراءات الموصى بها من وقت لآخر حسب الضرورة [١]

٥) تشمل القوانين والأنظمة والتدابير والقواعد والمعايير وكذلك الممارسات والإجراءات الموصى بها ، المشار إليها فى الفقرات ١ ، ٢ ، ٤ تلك التى تهدف إلى الإقلال إلى أبعد مدى ممكن من إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية ، ولا سيما منها المواد الصامدة فى البيئة البحرية .

ويلاحظ على النص السابق أن باختصاصات الدولة الساحلية فى مجال مكافحة التلوث الناجم عن مصادر من البر ، هى باختصاصات مطلقة ، ويرجع ذلك إلى أنها تمارس هذه الاختصاصات فى الواقع على شواطئها فى مياهها الداخلية ، وعلى أبعد الاحتمالات فى مياهها الإقليمية .

ويتعين على الدولة الساحلية وفقاً لأحكام الجزء الثانى عشر من الاتفاقيات الجديدة ، أن تتخذ التدابير اللازمة لمنع التلوث الناجم من مصادر من البر ، والتخفيف منه والسيطرة عليه ، وذلك عن طريق إصدار التشريعات الوطنية المتفقة مع القواعد والمعايير والممارسات والإجراءات الدولية الموصى بها من قبل المنظمات الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسى عام أو عن طريق التعاون على الصعيدين العالمى والإقليمى ، لتنسيق السياسات الخاصة فى هذا الشأن .

---

[1] وحول هذا الموضوع راجع :

Pacteau L‘ Action Internationale al Encontre de la Pollution d’Origine Tellurique, Revue Juridique de l’Evironnement , Strosbourg , 1978 nole Littoral , p.283 .

ويجدر بنا ونحن فى مجال التعرض لاختصاصات الدولة الساحلية فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم من المصادر الأرضية ، أن نشير إلى بعض القوانين والتشريعات الوطنية التى اعتمدتها بعض الدول الساحلية فى هذا الشأن ، ولجهود بعض الدول الساحلية فى المجالين العالمى والإقليمى بهدف تنسيق السياسات الخاصة بمسائل مكافحة تلويث البيئة البحرية من مصادر فى البر.

ولذلك فإننا سوف نقسم دراستنا فى هذا الفصل إلى مبحثين وفقاً لما يلى :

المبحث الأول:اختصاص الدولة الساحلية بسن التشريعات والأنظمة الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر فى البر .

المبحث الثانى: التزام الدولة الساحلية بالتعاون على المستويين الدولي والإقليمى بمكافحة التلوث البحرى الناتج من مصادر فى البر .

المبحث الأول
اختصاص الدولة الساحلية بسن التشريعات والأنظمة الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر فى البر

تختص الدولة الساحلية بوضع التشريعات والأنظمة الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر فى البر ، ويسرى هذا الالتزام على كل حالات التلوث الناتج عن هذه المصادر بما فى ذلك الأنهار ومصابها وخطوط الأنابيب وغيرها من الملوثات التى تجد مصدرها من الأرض ، والواقع أن التزام الدولة الساحلية بوضع التشريعات والأنظمة الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية من المصادر البرية ، لم يكن أمراً مستحدثاً بمقتضى نصوص اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ ، بل أنه سبق أن تردد فى مؤتمر الأمم

المتحدة للبيئة الإنسانية الذى عقد فى إستوكهولم عام ١٩٧٢ ، حيث تضمنت التوصية رقم ٨٦ الصادرة عن هذا المؤتمر بضرورة قيام الحكومات بتنظيم الرقابة على عمليات الصرف فى البحار سواء تمت هذه العملية بمعرفة رعاياها ، أو بمعرفة أى شخص يعمل فى نطاق اختصاصها وتحت سلطانها وإشرافها ، وعليها أن تضع القواعد والتدابير الوطنية الكافية للرقابة على كل المصادر البرية المؤدية لتلوث البيئة البحرية ، كما تردد مضمون هذه التوصية بصورة أخرى حيث جاء فى التوصية رقم (٩٢ / ب) ضرورة قيام الحكومات ببذل جهدها بدون تأخير – لوضع الإجراءات الوطنية الكافية للرقابة على كل المصادر الهامة المؤدية لتلوث البيئة البحرية بما فى ذلك المصادر الأرضية وعليها تنسيق إجراءاتها فى هذا الشأن بما يتفق والمستويات الإقليمية والدولية السائدة [١] .

ولقد أنطوي نص المواد ٢٠٧ ، ٢١٣ من الاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ على قواعد محددة وواضحة بشأن التزام الدولة الساحلية بضرورة أن تعتمد من القوانين والأنظمة ما يلزم لفرض الرقابة الكافية على صرف المجارى والمخلفات الصناعية فى البيئة البحرية ، واتخاذ ما يلزم من التدابير والإجراءات الفعالة لعدم تلوث مياه الأنهار التى تتصل بالبيئة البحرية عن طريق مصاب .

وتختلف التشريعات الوطنية من تشريع لآخر فى حظر أوجه النشاط الذى يترتب عليه تلويث البيئة البحرية ، فهناك تشريعات وأنظمة تحظر صراحة تصريف أية فضلات سواء آدمية أو صناعية ، وهناك تشريعات تحظر صراحة

---

1 راجع نص نفس التوصيات والتعليق عليها فى : Timagenis , op. cit, pp. 85 - 106

– وحول نفس الموضوع راجع أيضاً : أ.د/ ، عبدالواحد الفار ، المرجع السابق ، ص ٣٥ .

تلويث المجارى المائية التى تتصل بالبيئة البحرية عن طريق مصباتها على الشواطئ وهناك من التشريعات ما يجرى القيام بأية نشاطات يمكن أن تؤدى إلى تلوث البيئة البحرية ، كذلك تضع بعض التشريعات والأنظمة الوطنية وسائل معينة للرقابة على حظر تلوث البيئة البحرية لضمان نوع من السيطرة على مصادر التلويث من البر ، وذلك عن طريق فرض رقابة فالة على أوجه النشاط الذى يجرى على هذه المصادر سواء أكانت مصانع مقامة على الشواطئ ، أو تصريف المخلفات البشرية فى البحر ، وسوف نتناول أمثلة لبعض التشريعات والأنظمة الوطنية التى تعتمدها الدولة الساحلية لمكافحة تلوث البيئة البحرية من المصادر البرية .

فعلى الصعيد الدولى على سبيل المثال صدر فى النرويج القانون رقم ٧٥ فى ٢٦ يونيو عام ١٩٧٠ لمنع تلوث المياه ، ويهدف هذا القانون إلى حماية المياه الجوفية والممرات المائية ومناطق البحر فى التلوث[٢] وطبقاً لهذا القانون يتحتم لى كل شخص أن يحصل على ترخيص قبل ممارسة نشاط ينتج عنه أو يسبب زيادة تلوث المياه التى يمكن أن تشكل خطورة على الصحة العامة ، أو تسبب روائح كريهة فى المياه ، أو أن يكون لها آثار معاكسة على قاع المساحات المائية أو الشواطئ أو أن تسبب إزعاجاً يصطافون على هذه الشواطئ .

وقد أنتهج القانون البلغاري الصادر فى ٢٤ أكتوبر عام ١٩٦٣ بشأن حماية الهواء والماء والتربة من التلوث ، مبدأ الحظر الصريح لإلقاء المخلفات المنزلية والصناعية فى المجارى المائية ، حيث نصت المادة الثانية عشر منه على حظر إلقاء المخلفات المنزلية والصناعية ، دون تصريح كتابى سابق من

(2) راجع نص القانون فى : الدكتور صالح عطية سليمان ، المرجع السابق ، ص ٢٣٢ .

الإدارة العامة لموارد المياه وذلك فى المجارى المائية ومساحات المياه أو فى المياه المستعملة لأغراض الصيد أو فى المياه الساحلية([1]).

وفيما يتعلق بالتشريعات العربية التى تحظر إلقـاء المخلفـات المنزليـة والصناعية فى المجارى المائية على اختلاف أنواعها ، نجـد هنـاك قـانون مراقبة التلوث البحرى الصادر فى عمان بمقتضى المرسوم السلطانى رقم ٣٤ فى عام ١٩٧٤ ، والذى تنص مادته الثانية على أنه لا يحق لأى شـخص أن يصرف مادة ملوثة فى المنطقة الخالية من التلوث من مركب أو موقع برى أو أجهزة نقل النفط ، ويعتبر كل تصريف من هذا القبيل أو فى حالة التصـريف المتواصل ، كل يوم من استمرار التصريف المحظور مخالفة منفصلة([2]) .

وإذا انتقلنا إلى واقعنا المحلى نجد أنه قد صدر فى مصر عام ١٩٨٢ أهم التشريعات البيئية فى المنطقة العربية ، وهو القانون رقم ٤٨ لعام ١٩٨٢ فى

---

[1]) مشار إلى نفس القانون فى المرجع السابق ، ص ٢٢٩ .

[2]) راجع نص القانون العمانى رقم ٣٤ لعام ١٩٧٤ فى موسوعة التشريعات البترولية للدول العربية المرجع السابق ، ص ٦٢٨ – ٦٤٧ . وحول نفس الموضوع راجع المادة ٣٩ من قانون الموانئ البترولية – الصادر فى دولة الإمارات العربية برقم ١٢ لعام ١٩٧٣ فى نفس المرجع السابق ، ص ٢١٣ .

– وهناك أيضاً دولاً عربية أخرى كانت سباقة فى سن التشريعات التى تهدف إلى مواجهة التلوث البحرى الناجم عن المخلفات الصناعية على البر ، ومنها على سبيل المثال القانون السورى رقم ١٠ الصادر بتاريخ ١٩٧٢/٣/١٠ المتعلق بتلوث المياه الإقليمية السـورية والمياه الدولية المجاورة لها ، ولقد جاء هذا القانون تنفيـذ لأحكـام الاتفاقيـة الدوليـة لمكافحة التلوث البحرى الناجم عن السفن الموقعة فى لندن عام ١٩٥٤ ، مع تعديل لهـا يتضمن عدم الاقتصار فقط على التلوث الناجم عن السفن وإنما إضافة الأجهزة والمصانع الموجودة على البر ، أى أنه يشمل أيضاً التلوث الناجم عن المصادر البرية . راجع نص القانون السورى رقم ١٠ فى الجريدة الرسمية الجمهورية العربية السـورية العـدد ١٤ الصادر بتاريخ ١٢ إبريل سنة ١٩٧٢ .

شأن حماية نهر النيل والمجارى المائية من التلوث ، حيث جاء هذا القانون فى عشرين مادة يتضمن البعض منها حظر صرف المخلفات المنزلية والصناعية إلى المجارى المائية وتنظيم هذا الصرف ، والبعض الآخر يقرر إجراءات وتدابير رقابية يتعين على السلطات بمقتضى أحكام هذا القانون القيام بها وتهدف فى مجملها إلى حماية المجارى المائية باختلاف أنواعها من التلوث ، ولقد جاء هذا القانون ليلغى الكثير من الأحكام والقواعد المنصوص عليها بمقتضى القانون رقم ٩٢ لسنة ١٩٦٢ فى شأن صرف المخلفات السائلة .

وطبقاً لنص المادة الثانية من القانون رقم ٤٨ لعام ١٩٨٢ يحظر صرف أو إلقاء المخلفات الصلبة أو السائلة أو الغازية من العقارات أو المحال والمنشآت التجارية والصناعية والسياحية ومن عمليات الصرف الصحى وغيرها فى مجارى المياه على كامل أطوالها ومسطحاتها ، إلا بعد الحصول على ترخيص من وزارة الرى فى الحالات ووفق الضوابط والمعايير التى يصدر بها قرار من وزير الرى بناء على اقتراح وزير الصحة ، ويتضمن الترخيص الصادر فى هذا الشأن تحديداً للمعايير والمواصفات بكل حالة على حدة(١).

ولقد وضع القانون السابق نظاماً للرقابة يحقق أكبر قدر من الفعالية لسريانه والالتزام بما ورد فيه من أحكام ، حيث نصت المادة الثالثة عشرة على أن تتولى إدارة شرطة المسطحات المائية التابعة لوزارة الداخلية عمل دوريات تفتيش مستمرة على طول مجارى المياه ومساعدة الأجهزة المختصة فى ضبط المخالفات وفى إزالة أسباب التلوث والإبلاغ عن أية مخالفات لأحكام هذا القانون .

---

[1]) راجع نص القانون ٤٨ لسنة ١٩٨٢ فى الجريدة الرسمية رقم ٢٥ مكرر فى ١٩٨٢/٦/٢٦ ، ومن المعروف أن هذا القانون أصبح سارى التنفيذ فى ١٩٨٢/٩/٢٦ .

المبحث الثانى
التـزام الدولة الساحلية بالتعاون علـى المستويين الدولى والإقليمى
لمكافحة التلوث البحرى الناجم عن مصادر فى البر

إذا استعرضنا نصوص الفرع الخامس من الجزء الثانى عشر من الاتفاقية الدولية للبحار عام ١٩٨٢ – نجد إنها جاءت لتعكس وجهة نظر كافة الوفود المشتركة فى المؤتمر الثالث لقانون البحار والتى أجمعت علـى ضـرورة أن تسعى الدول ، عاملة بصورة خاصة عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسى عام ، إلى وضع قواعد ومعايير وم ا يوصى به من ممارسات وإجراءات ، على الصعيدين العالمى والإقليمى لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر فى البر وخفضه والسيطرة عليه.

فعلى الصعيد الدولى تم الاتفاق أثناء المناقشات التى دارت باللجنة المنبثقة عن المؤتمر الثالث للبحار أثناء دورته الثالثة عام ١٩٧٥ على وضع التـزام على جميعا لدول بالرصد البيئى وتزويد المنظمات الدولية بالنتائج فى فتـرات مناسبة([١])، مع الأخذ فى الاعتبار الوضع الاقتصادي للدول النامية عند تنفيـذ التزامها بهذا الخصوص ، ولقد أسفرت المناقشات السابقة على إقرار نصوص المواد ٢٠٣ ، ٢٠٤ ، ٢٠٥ ، ٢٠٦ من الاتفاقية الجديدة للبحار تنطوي على معنى إلزام الدول الأعضاء بالرصد البيئى ونشـر التقـارير وتقيـيم الآثـار المحتملة للأنشطة([٢]) .

وعلى المستوى الإقليمى نجد أنه منذ بداية السبعينات من هذا القرن توالت الاتفاقيات الدولية التى تنطوى ضمن أحكامها على معنى إلزام الدول الساحلية

---

[1]) راجع حول نفس الموضوع :
Dupuy , " Traite du NouveauDroit de la Mer " . op. cit , p. 1000.

[2]) راجع نص مشروع مادة الرصد البيئى المقدم من رئيس اللجنة الثالثة للمؤتمر فى الدورة الثالثة عام ١٩٧٥ فى الوثيقة : UN. Doc . A/ CONF , 62 / CI.L. 15 .

بضرورة التنسيق والموائمة بين سياساتها بشأن مكافحة التلوث الناشئ عن مصادر فى البر على الصعيد الإقليمى([1]).

والواقع أن حصر الجهود الإقليمية التى تنطوي على بعض الأحكام التى تتعلق بضرورة التزام الدولة الساحلية بالتنسيق بين سياساتها والسياسات الأخرى على المستوى الإقليمى بشأن التلوث البحرى الناشئ عن مصادر فى البر يضيق بها هذا البحث ، لذلك فإننا سوف نكتفى بذكر بعض نماذج لتلك الجهود سواء على المستوى الأوربى أو المستوى العربى باعتبار إنهما من أنشط التجمعات الدولية فى مجال حماية البيئة البحرية ضد التلوث ، فعلى المستوى الأوربي ، هناك اتفاقية هلسنكى بشأن حماية بحر البلطيق من التلوث والموقعة فى ١٩٧٤/٣/٢٢ والتى تنص المادة السادسة منها على ضرورة أن تتعاون الدول الأطراف للتنسيق بينهما بشأن التدابير والإجراءات التى تتخذها بهدف حماية البيئة البحرية لبحر البلطيق من التلوث الناشئ عن مصادر فى

---

[1]) ولا تقتصر الجهود الإقليمية لمكافحة ظاهرة تلوث البيئة البحرية من مصادر فى البر على دور المنظمات الإقليمية وبعض الدول التى ترتبط بروابط جغرافية معينة لعمل الاتفاقيات المعنية بمكافحة هذا المصدر، بل أن هناك جهود أخرى تستحق الإشارة إليها فى هذا الصدد ، ومن أهمها جهود بعض الهيئات والمؤسسات الدولية المعنية بمكافحة التلوث – حيث عقد فى القاهرة فى بداية شهر ديسمبر من عام ١٩٨٨ المؤتمر الرابع لمؤسسة آسين العالمية الإيطالية تحت عنوان (البحر المتوسط ملتقى طرق العالم) وبهدف هذا المؤتمر لمعالجة البيئة البحرية للبحر الأبيض المتوسط والعمل على معالجة النفايات ووضع الخطط والدراسات اللازمة لمواجهة ظاهرة تلوث البيئة البحرية فى البحر الأبيض المتوسط من المصادر الأرضية وقد حضر المؤتمر ثمانون شخصية سياسية وقانونية عالمية من أوربا وأمريكا بالإضافة إلى العديد من الشخصيات الأخرى من جميع دول البحر الأبيض المتوسط .

– راجع ، جريدة الأهرام – العدد الصادر بتاريخ ١٩٨٨/١٢/١٤ .

البر(١) .كذلك هناك البروتوكول الموقع فى أثينا فى ١٦/٥/١٩٨٠ من قبل ١٧ دولة مشاطئة على البحر الأبيض المتوسط بهدف تنفيذ نصوص اتفاقية برشلونة الموقعة فى عام ١٩٧٦(٢).

ولقد نصت المادة السابعة من " البروتوكول " على ضرورة التنسيق من قبل الدول الأطراف فيما بينهما بشأن تبادل المعلومات حول طرق معالجة الفضلات المنزلية والصناعية قبل تصريفها إلى البيئة البحرية ، والعمل على إنشاء شبكة إقليمية مكونة من ٨٤ معملاً ، موزعه على ١٦ دولة من دول حوض البحر الأبيض المتوسط يكون عملها أخذ العينات وتحليلها وتبادل المعلومات بشأن النتائج المترتبة على ذلك (٣).

ويعتبر البروتوكول الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث الناشئ من مصادر فى البر الموقع فى الكويت عام ١٩٨٥ تنفيذاً لنصوص اتفاقية الكويت

---

[1]) راجع الاتفاقيات المشار غليها فى : Timagiens , op. cit, p. 124 .

[2]) من المعروف أن اتفاقية برشلونة عام ١٩٧٦ بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث ملحق بها أربعة برتوكولات . وأشترك فى التوقيع على هذه الاتفاقية سبع دول عربية هى الدول العربية المطلة على البحر الأبيض المتوسط ، ووقعت مصر على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر فى البر فى ١٨/٥/١٩٨٣ .

[3]) ومن أبرز الجهود لمقاومة التلوث البحرى الناجم عن مصادر فى البر على المستوى الإقليمى لدول البحر الأبيض المتوسط ، ما عرف فى أوائل عام ١٩٨٥ بالخطة الزرقاء Plue Plane وهى الخطة التى شاركت فى إعدادها مجموعة من الهيئات العلمية والمحافل القانونية من دول حوض البحر الأبيض المتوسط بفرض وضع العديد من المشروعات اللازمة لمواجهة ظاهرة تلوث البيئة البحرية من المصادر البرية والعمل على معالجة النفايات السامة . وتجدر الإشارة إلى أن مصر كانت من أوائل الدول التى ساهمت فى إعداد هذه الخطة التى يحتمل وفقاً لتقديرات الهيئات العلمية أن تشهد الشواطئ المصرية تحسناً كبيراً من الناحية البيئية بعد تنفيذ المشروعات الواردة فيها .

للتعاون الإقليمى الموقعة فى ١٩٧٨/٤/٢٤ ، ومن أهم الجهود الإقليمية بشأن مكافحة التلوث من مصادر برية بوجه عام . ويسرى هذا البروتوكــول علــى المنطقة البحرية بالدول الأعضاء([1]) والمياه المجازية للأرض بهذه الــدول ، ويشير إلى كافة مصادر التلوث من البر سواء . بواسطة أنابيــب التصــريف مباشرة وخطوط الأنابيب الأخرى التى تصب فى البحر ومــن خــلال الأنهــار والقنوات المائية الأخرى بما فى ذلك المجارى المائية الجوفية أو من خــلال الانسياب أو من منشآت ثابتة على الشواطئ . ويؤكد البروتوكول على ضرورة التعاون العلمى والتقنى والتنسيق للبرامج فى مجال التلوث إضافة إلى تبــادل المعلومات وهذا ما يتبين بوضوح من ديباجة البروتوكول حيث أشارت إلى أن الدول المتعاقدة كونها أطرافاً فى اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون فى حمايــة البيئة البحرية من التلوث – ورغبة فى تنفيذ الفقرة (ب) من المادة الثالثة ، والمادة السادسة من الاتفاقية ، واعترافا بالخطر المحــدق بالبيئــة البحريــة وبصحة الإنسان من جراء التلوث الناتج عن مصادر فــى البــر ، والمشــاكل الهامة الناتجة عن ذلك فى كثير من المياه الساحلية للدول الأطراف ، وبصورة

---

[1]) ومن المعروف أن الدول أطراف اتفاقية الكويت للتعاون الإقليمى الموقعة عام ١٩٧٨ هى البحرين ، العراق ، الكويت ، عمان ، السعودية ، قطر ، الإمــارات العربيــة ، إيــران . وكانت المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية بالكويت ، بالتعاون مــع برنــامج الأمــم المتحدة للبيئة قد انتهت فى النصف الأول من عام ١٩٨٤ من إعداد مشروع بروتوكــول بشأن حماية المنطقة البحرية لدول المنطقة من التلوث الناتج من مصــادر فــى البــر ، وعرض مشروع البروتوكول على إجتماع ضم الخبراء القــانونيين والفنيــين ومجلــس المنظمة الإقليمية بالكويت فى أول أكتوبر عام ١٩٨٥ لإقراره ، وتم وأودع لــدى دولــة الكويت التى تقوم بمهام دولة الإيداع على أن يصبح سارى المفعول فى اليــوم التســعين الذى يلى تاريخ الإيداع خمسة على الأقل وثــائق التصــديق أو القبــول أو الموافقــة أو الانضمام للبروتوكول من قبل الدول المشار إليها فى الفقرة الرابعة من المادة ١٤ .

خاصة تلك الناتجة عن تصريف المواد الغير معالجة أو التى لم تحظى بالمعالجة المافية ، أو بسبب التصريف غير الملائم للفضلات المحلية أو الصناعية ، وإدراكاً منها بضرورة تحسين وتنفيذ الإجراءات المعمول بها والتى هدفها المنع والحد أو مكافحة التلوث الناتج عن التصريف من مصادر فى البر على المستوين الوطنى والإقليمى . فقد اتفقت الأطراف على ما يلى .. (1)".

ومن أهم المواد التى تضمنها البروتوكول هى المادة الرابعة التى تنص على عدم تفريغ المواد الملوثة الضارة فى مياه سواحل دول المنطقة وإعداد ملحق خاص بالمواد الخطرة التى يجب على الدول عدم تفريغها فى مياه المنطقة ، وتحديد المواد الضارة المسببة للتلوث فى قائمتين (القائمة السوداء ، وتحوى المواد الضارة جداً وتسبب التلوث مثل الزئبق والكارميوم والقائمة الرمادية ، وتكون اقل ضرراً فى حينها ولكنها تزداد خطورة فى حالة إستمرار إلقائها فى البحر) كما نصت المادة الخامسة من البروتوكول على ضرورة وضع الضوابط التى تكفل الرقابة الفعالة على تصريف المواد التى تحتوى عليها فى القائمة الثانية المنصوص عليها فى الملحق رقم ٢ من الاتفاقية ، حيث نصت هذه المادة على أن تلتزم الدول الأعضاء بأن تخفض بصرامة التلوث الناتج عن مصادر من البر فى ممناطق البروتوكول بمواد أو بالمصادر المحددة فى الملحق رقم (٢) من هذا البروتوكول ، وتخضع تصريف المواد الواردة فى الملحق رقم (٢) بشكل حازم لإصدار ترخيص من جانب السلطات

---

[1]) راجع : نص البروتوكول فى (البيان) عدد يوم ١٩٨٥/٧/٢٤ ، مؤسسة الاتحاد للصحافة والنشر . دولة الإمارات العربية المتحدة .

الوطنية المختصة مع الأخذ فى الاعتبار الأحكام المنصوص عليها فى الملحق رقم (٣) من هذا البروتوكول([1]).

والواقع إنه وإن كانت الجهود الإقليمية لمنع تلويث البيئة البحرية ضد التلوث الناجم من مصادر فى البر حديثة العهد نسبياً ، إلا أن البروتوكول الذى أقرته الدول الأطراف فى اتفاقية الكويت للتعاون الإقليمى لحماية البيئة البحرية ضد التلوث والخاص بمكافحة التلوث الناجم من مصادر البر ، هو خطوة جادة على المستويين الدولى والإقليمى لمكافحة التلوث البحرى النـاجم عـن تصـريف الفضلات المنزلية والصناعية باعتبار هذا المصدر من أهم مصادر تلويث البيئة البحرية بعد السفن .

وتتمثل جدية هذا البروتوكول فى أنه قد انتهج نهجاً وقائياً إلى جانب الـنهج العلاجي فى الكفاح ضد التلوث البحرى الناجم عن مصادر فى البر ([2]).

[1]) راجع : الملاحق رقم (١) ، (٢) ، (٣) الملحقة بالبروتوكول فى المرجع السابق .

2) ومن أهم الجهود الإقليمية على المستوى العربى بالإضافة إلـى جهـود دول مجلـس التعـاون الخليجى ، هو عقد أول اجتماع لوزراء البيئة العرب فى تـونس فـى ١٤ أكتـوبر عـام ١٩٨٦ لمناقشة البحوث والدراسات الخاصة تحت إشراف الجامعة العربيـة ، وبعيـداً عـن التفصـيلات الخاصة بالمؤتمر وأعماله ، وتوصياته العديدة ، فإننا نشير إلى وثيقة صادرة عن المؤتمر تعتبر تاريخاً للنشاط البيئى على المستوى العربى ، ألا وهى وثيقة الإعلام العربى عن البيئـة والتنميـة التى تضع للمرة الأولى عدة خطوط عربية بيئة هامة فى مجال مكافحة التلوث البحرى الناجم عن المصادر الأرضية . للزيادة فى التفاصيل حول جلسات المؤتمر وتوصياته راجع : مجلة التنميـة والبيئة – جمهورية مصر العربية ، العدد الرابع يناير ١٩٨٧ ، ص ٢٦ .

الباب الثانى
البـترول والمشكـــــلات
المعاصـــــرة للتنميـــــة الإقتصاديـــــــة
(الاختصاص فى حماية البيئة البحرية ضد التلوث
الناشئ عن الأنشطة فى مناطق الولاية الوطنية)

تمهيد وتقسيم :

لقد كانت البيئة البحرية فى صورة هادئة ولم تمتد ليها يــد الإنســان بهــذا النشاط الكبير بحثاً عن موارد الثروة والطاقة فيما قبل الخمسينات من هذا القرن ، ولكن فى أوائل الخمسينات إستطاعت البحار والمحيطات أن تجــذب إهتمــام الإنسان وتعددت الأنشطة الصادرة عنه وبخاصة عمليات توليــد الطاقــة مــن مصادر أرى ليست تقليدية ، وكذا عمليات إستكشاف وإستغلال الزيت بعــد أن أدرك الإنسان أن طبقات الأرض تمتد تدريجياً تحت ســطح البحــر . وتعتبــر الأنشطة التى تقوم بها الدول المختلفة للكشف عن قيعان البحــار والمحيطــات وإستغلال مواردها ، من أكثر الأسباب المؤدية إلى تلوث البيئة البحريــة فــى العصر الحديث.

ونظراً لأن تلك الأنشطة تدخل فى نطاق الحقوق السياسية التى تتمتــع بهــا الدولة الساحلية فى إستغلال مواردها الطبيعية ، فإنه يقع عليها العبأ الأعظم فى تنفيذ القواعد والمعايير بشأن مكافحة التلوث البحرى الناجم عن الأنشطة المتعلقة بقيعان البحار والمحيطات ، سواء فى المناطق التى تخضع لسيادتها الإقليميــة ، وهى المياة الداخلية والبحر الإقليمى ، أو تلك التى لا يكون عليهــا إلا ولايــة محدودة وهى المنطقة المجاورة والمنطقة الإقتصادية الخالصة والإمتداد القارى .

وسوف نتناول موضوع تحديد الجهة المختصة بحماية البيئة البحرية ضــد التلوث الناجم عن الأنشطة فى المناطق البحرية الواقعة تحت الولايــة الوطنيــة للدولة الساحلية من خلال التقسيم التالى :

الفصل الأول : مصادر تلوث المياة فى مناطق السيادة .

الفصل الثانى: إختصاص الدولة الساحلية فى مناطق السيادة .

الفصل الأول
مصادر تلوث المياه فى مناطق السيادة

تمهيد وتقسيم

تعتبر المنشآت البحرية التى يستخدمها الإنسان فى نشاطاته المختلفة للكشف عن الموارد التى تذخر بها البيئة البحرية ، أو فى عمليات توليد الطاقة ، مـــن أهم مصادر تلوث البيئة البحرية سواء بصورة عمدية أو عرضية ، ولعل مـــن أهم هذه المنشآت تلك المستخدمة فى أغراض الكشف عن الزيت فى قاع البحر وما تحت القاع مثل أبراج التنقيب وأجهزة الحفر ، وخزانات الزيت المقامة فى عرض البحر . وكذلك المنشآت المتعلقة بمحطات توليد الطاقة من مصـــادرها الجديدة من البحار . وسوف نتناول أهم الأنشطة التى تسبب تلوث البيئة البحرية فى المناطق الخاضعة للولاية الإقليمية بقدر من الإيجاز فى مبحثـــين أساســـيين وفقاً للتقسيم التالى:

المبحث الأول : عمليات الكشف والتنقيب عن البترول .

المبحث الثانى : الأنشطة الخاصة بعمليات توليد الطاقة وإستخراج المعادن .

المبحث الأول
عمليات الكشف والتنقيب عن البترول

تحتل عمليات الكشف والتنقيب عن الزيت فى البحار والمحيطات نصيب الأسد من حيث مصادر تلوث البيئة البحرية من عمليات الإستكشاف والإستغلال لثروات البحار والمحيطات. ولقد أدى التقدم العلمى والتقنى الذى صاحب هذه العمليات إلى زيادة خطورة هذا المصدر على البيئة البحرية ، ففى خلال الخمسينات كانت المنشآت المتحركة التى تعمل فى المناطق البحرية المختلفة قد تقدمت تقدماً سريعاً وأصبح فى الإمكان أن تتحرك أبراج التنقيب التى تحملها السفن بسرعة من موقع لآخر لتحفر بئراً ثم تبحر إلى موقع آخر لتحفر غيره (١).

وإذا إنتقلنا إلى واقعنا العربى والإقليمى نجد أن المنطقة البحرية العربية وبخاصة منطقة الخليج العربى التى تعتبر بحكم التركيب الجيولوجى لبيئتها البحرية جرفاً قارياً واحداً ومشتركاً بين الدول المشاطئة ، إذ يكون إمتداداً طبيعياً واحداً من الساحل إلى الساحل الآخر المقابل ، مع قلة الأعماق التى سهلت كلاً من الإستغلال والإستكشاف ، فإن الأنشطة المتعلقة بإستكشاف وإسغلال الزيت فى هذه المنطقة يعتبر من أعلى معدلات النشاطات على سطح الكرة الأرضية(٢) . وفيما يتعلق بمنطقة البحر الأبيض المتوسط ، نجد أن أعمال التنقيب عن آبار البترول على قدم وساق حيث حفرت عدة مئات منها(٣). ففى

[1] راجع : الدكتور صالح عملية سليمان ، المرجع السابع ، ص ١١٨ .

[2] راجع : الدكتور إدريس الضحاك " قانون البحار وتطبيقاته فى الدول العربية " المرجع السابق ، ص ٧ .

[3] راجع منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول ، ندوة حماية البيئة من ملوثات الصناعة النفطية والتى عقدت فى تونس فى سبتمبر عام ١٩٨٢ ، ٨٧ . وتجدر الإشارة إلى أن البيئة البحرية العربية بوجه عام توجد بها عدة آبار لإستخراج البترول فى المناطق البحرية بالخليج العربى قدر إنتاجها بعشر الإنتاج الكلى ، كما توجد آبار أخرى فى المناطق البحرية بالبحر الأبيض المتوسط وعلى الأخص بمنطقة الجرف القارى الليبى والتونسى ،

خلال الفترة من يونيو ويوليو عام ١٩٧٧ ، حفرت مصر لوحدها عشرين بئراً جديداً فى البيئة البحرية منها خمسة فى البحر الأبيض المتوسط والباقى فى البحر الأحمر ، كما توجد عمليات حفر وتنقيب فى مواجهة شواطئ سيناء فى الهضبة القارية بعد ما إكتشفت وجود نفط وغاز فى هذه المنطقة([١]) ومما يزيد من خطورة هذا المصدر على البيئة البحرية هو أن حقول النفط المستثمرة حالياً واقعة فى معظمها فى أكثر الأحيان فى الهضبة القارية ، فمنذ عام ١٩٧٤ بدء إستثمار بئرين نفط مقابل الشواطئ الأسبانية وبعض الحقول الأخرى فى (أشترت) على ساحل تونس الشمالى ، بالإضافة إلى ذلك حقول متفرقة فى الأجراف القارية لبعض الدول الأخرى المطلة على البحر الأبيض المتوسط ([٢]).

ولعل من أهم أسباب تلوث البيئة البحرية ، إستعمال شركات البحث عن النفظ فى كل من الخليج العربى والبحر الأحمر وخليج السويس ، ألغاماً بحرية للكشف عن الزيت (الطرق الزلزالية) ، وعلى الرغم من أهمية هذه التفجيرات فى الكشف عن مناطق وجود البترول ، إلا أن لها أثاراً جانبية مدمرة على الكائنات الحية البحرية وخاصة الأسماك([٣]).

ويتسرب الزيت الناجم عن عمليات إستكشاف وإستغلال الأجراف القارية إما بطريقة عمدية مثال ذلك تصريف الفضلات الزيتية من منصات الحفر ، وإما

وإذا كانت نسبة الآبار التى توجد فى البحر الأحمر لا تتقارب مع ما يوجد من مثيلتها فى الخليج العربى والبحر الأبيض المتوسط ، إلا أن قاع هذا البحر يخضع منذ ١٩٦٢ إلى عمليات إستكشافية كبيرة جداً وبخاصة فى المنطقة المشتركة بين المملكة العربية السعودية والسودان . راجع الدكتور إدريس الضحاك ، المرجع السابق ، ص ٦٣٦ .

[1]) راجع جليدازاخيا وفريق العلوم المتكاملة ، المرجع السابق ، ص ٩٣ .

[2]) أشارت بعض الإحصائيات الحديثة التى أجريت بمعرفة برنامج الأمم المتحدة للبيئة البحرية عام ١٩٨٥ أن البحر الأبيض المتوسط يحتوى على ٥٠ % من كمية البترول الطافى على سطح الماء فى العالم : راجع الوثيقة : UNEP , Doe/G . 56/3/Add 1,6, june, 1985 .

[3]) تأثيرات إستعمال الطرق الزلزليةعلى الكائنات الحية فى البيئة البحرية، فيما سبق من هذا البحث، ص ٧٧.

بطريقة عرضية عن طريق تدفق الزيت أثناء عمليات التنقيب عنه داخل البحر ، أو بسبب الحوادث البحرية الناجمة إما عن تدمير محطات إســتخراج البتــرول أثناء الحرب ، أو عن طريق إصطدام إحدى القطع البحرية كمــا حــدث علــى شواطئ كاليفورنيا بالولايات المتحدة الأمريكية فى نهاية الستينات من هذا القرن ، حيث كان الزيت يتدفق بمعدل يبلغ ٢٠ ألف جالون ، وإستمر هذا التدفق لمدة ١٢ يوماً ، وتكون نتيجة ذلك بقعة زيت كبيرة قدر طولها بثمانمائة ميل علــى مياة المحيط الهادى([1]).

هذا ويمكن حصر أربعة أنواع رئيسية من الأخطار التى تحدث فى مثــل هــذه المجالات :

١- الأخطار الناجمة عن إنفجارات فى أنابيب الحفر وخطوط الأنابيب .

٢- الأخطار التى قد تنجم عن الخزانات العائمة أو الموجودة تحت الماء .

٣- الأخطار الناجمة عن إحتمال تسرب الزيت من الآبار عن طريق الأنابيــب الموصلة إلى الشاطئ أو أثناء عمليات الشحن .

٤- تسرب الزيت نتيجة لحوادث تصادم السفن بسبب عدم كفاية إضاءة المنشآت المستخدمة فى أغراض كشف وإستغلال الثروات المعدنية .

وإذا كان الإنتاج العالمى من الزيت يستخرج بنسبة كبيرة من اليابســة وأن الإحتياطى العالمى منه المعروف إلى وقتنا هذا توجد نسبة كبيرة منه أيضاً فــى اليابس ، إلا أن تطوراً كبيراً حصل فى السنوات الأخيرة جعل الإنتاج النفطــى البحرى يتجاوز ٢٠ % من الإنتاج العالمى ، كما أن هناك دلائل على أن كميات

---

[1]) راجع الدكتور صالح عطيه سليمان ، المرجع السابق ، ص ١٢٠ .

كبيرة غير محددة بعد توجد فى قيعان البحار(١)، وتقدم بعض المجالات العربية البحرية وبصفة خاصة فى الخليج العربى ، وخليج السويس وخليج سيدرا (سيرت) الليبى وخليج قابس التونسى أحسن الظروف الملائمة لإستكشاف وإستغلال النفط والغاز الطبيعى نظراً لقلة عمقها ، حيث لا يتجاوز فى الخليج العربى مثلاً المائة متر . ومن ثم كثرت الأنشطة المتعلقة بإستكشاف وإستغلال الثروة النفطية والغازية فى هذه المناطق، مما يزيد من فرص تلوث البيئة البحرية فى المنطقة البحرية العربية، ومن هنا أصبحت هناك ضرورة ملحة على أن تهتم الدول العربية بالمحافظة على البيئة البحرية من خلال وضع القوانين والأنظمة البيئية على أن تكون هذه القوانين والقواعد أكثر صرامة من القواعد والمعايير الدولية ، تطبق على شركات التنقيب عن النفط والغاز لضمان حماية البيئة البحرية ضد التلوث .

المبحث الثانى
الأنشطة الخاصة بعمليات توليد الطاقة
وإستخراج المعادن

ولا تقف الأنشطة الخاصة بقاع البحار والمحيطات فى مناطق الولاية الوطنية ، عند مجرد التنقيب والبحث عن البترول ومشتقاته ، بل يمتد هذا النشاط ليشمل العديد من أوجه الإستغلال الأخرى مثل إنشاء المحطات البحرية لخدمة سفن النقل العملاقة التى تحمل المواد البترولية أو الكيماوية أو غيرها من المواد الخطرة ، وكذا إقامة مستودعات التخزين ، ومد خطوط أنابيب الزيت والغاز الطبيعى السائل ، وإستخدام حركة المد والجذر والتيارات والميل

---

[1]) تعتبر المنطقة البحرية المقسومة بين السعودية والكويت من أكبر المناطق البترولية فى منطقة الخليج العربى، حيث بلغت كمية النفط المستخرجة من هذه المنطقة فى عام ١٩٧٨ حوالى ٥٦,٣ مليون برميل فى السنة. كما توجد أكبر آبار البترول فى جمهورية مصر العربية فى خليج السويس مثل حقل مرجان ورمضان.

الإنحدارى فى توليد الطاقة الكهربائية ، ووضـــع وتثبيـــت الجـــزر الصـــناعية والمنشآت والهياكل الطافية ، وإستخراج المعادن كالرصاص والقصدير ، إلـــى غير ذلك من أنشطة تعتبر فى مجموعها مظهراً من مظاهر التقدم التكنولـــوجى فى عالمنا المعاصر [١].

وتعتمد فكرة إستغلال البيئة البحرية فى توليد مصادر جديدة للطاقة علـــى عدة طرق لعل من أمها وأكثرها تأثيراً على الكائنات الحية فى البيئة البحرية ما يعرف بطريقة توليد الطاقة عن طريق " فروق درجات الحرارة ". وتتلخص هذه الطريقة فى سحب المياة الباردة من الأعماق فى مواسير إلى خزان خاص محكم ويسحب أيضاً الماء الدافئ على السطح إلى خزان مجاور آخر ثم يوصل أخـــر كل خزان بآخر يعلوة بحيث تصل الخزانات الأربعة بنظام معـــين يـــنجم عنـــه تخلخل الهواء، وبإستخدام غلاية توربين بخارى فى مثل هذا الدائرة التى يغلـــى الماء فى أحد أطرافها فى درجات حرارة أقل من درجة مائة مئوية ، فإنه يمكن الاستفادة من فروق الحرارة بين الماء الدافئ والبارد فى توليد طاقة الحركـــة ، ويترتب على هذه العملية أكبر المخاطر على الأحياء البحرية مما قد يؤدى إلى موت الكثير منها [٢].

[1] راجع : الأستاذ الدكتور عبد الواحد الفار ،المرجع السابق ، ص ٣٦ .

[2] راجع : الدكتور ، صالح عطيه سليمان ، المرجع السابق ، ص ٥٧ . وللزيادة فى التفاصيل حول مصادر من البيئة البحرية ومدى تأثيرها على الكائنات والاحياء البحرية راجع: الدكيور أنور عبدالعليم المرجع الســابق ص ٢٦٦ الى ص ٢٨٥.

وتجدر الإشارة إلى أن هناك بعض الأنشطة التى تجرى فى البيئة البحرية قد تساهم بطريقة أو بأخرى فى تلويثها ومن أهم الأنشطة ، أنشطة البحث العلمى البحرى والأنشطة التى تحدث كنتيجة للاستخدام السيئ للبيئة البحرية فى الأغراض الترويجية والسياحية .

كما ترتب على زيادة الكثافة السكانية على المناطق الساحلية إلى زيادة المدن ، ومن ثم ظهرت الحاجة إلى تحليه المياه وبخاصة فى مناطق الخليج العربى لاستعماله للشرب ومواجهة الزيادة السكانية مما ضاعف من الأنشطة داخل البيئة البحرية الأمر الذى يترتب عنه تغيير فى الدورة العادية لتكاثر الأسماك نتيجة للتلوث الذى يصاحب هذه النشاطات .

الفصل الثانى
اختصاصات الدولة الساحلية فىمسائل حماية البيئة
البحرية من التلوث الناجم عن الأنشطة في مناطق السيادة

تمهيد وتقسيم

يقع على الدولة الساحلية إلتزاماً بوضع القوانين والأنظمة الوطنية التى تكفل حماية البيئة البحرية ضج التلوث الناجم عن الأنشطة المختلفة فى المناطق البحرية التى تقع تحت ولايتها الإقليمية ، ولقد تأكد هذا المعنى من خلال القواعد والأحكام التى أقرتها إتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار الموقعة عام ١٩٨٢ . وسوف نتعرض من خلال هذا الفصل لأهم الاتجاهات أثناء مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار وموقف الاتفاقية التى أسفر عنها المؤتمر من مسألة حماية البيئة البحرية من التلوث الناشئ عن الأنشطة فى مناطق الولاية الوطنية على ضوء التقسيم التالى :

المبحث الأول
أهم اتجاهات واقتراحات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار

أثار موضوع حماية البيئة ضد التلوث الناجم عن الأنشطة المتعلقة بالمنشأت المتصلة بإستكشاف واستغلال قاع البحار والمحيطات فى المناطق الداخلة ضمن الولاية الوطنية اهتمام الأوساط الدولية والإقليمية والمحلية فى

أعقاب حادثة تسرب الزيت على شواطئ كاليفورنيا بالولايات المحدة الأمريكية فى نهاية الستينات .

ولقد أحتلت مسألة مكافحة التلوث البحرى الناجم عن منشآت استكشاف وايتغلال قاع البحار والمحيطات ودراسة معايير هذا النوع من مصادر تلويث البيئة البحرية جانباً كبير من مناقشات وإقتراحات وفود مختلف الدول أثناء جلسة كؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار فى دورته الثالثة التى عقدت فى جنيف فى الفترة من ٣/١٧ الى ٥/١٠ عام ١٩٧٥ وقد جاء وجه من الضرورى خلال هذه المناقشات ان تضع الدولة الساحلية قوانين وأنظمة قومية لمنع وخفض ومكافحة تلوث البيئة البحرية من هذا المصدر وألا تمون هذه القوانين والأنظمة والتدابير اقل فاعلية من القواعد والمعايير الدولية وأن تقع([1]) مل الدول على التو فيق بين سياستها الوطنية على الصعيد الإقليمى المناسب .

وكان رئيس اللجنة الثالثة عن المنبثقة عن المؤتمر الثالث للبحار فى الدورة الثالثة قد تقدم بمشروع نص يتضمن الآتى :

١- تضع الدولة الساحلية قوانين وأنظمة قوية بمنع وخفض ومكافحة تلوث البيئة البحرية الناشئ عما يتصل بنشاطات ومنشآت قاع البحار الداخلة فى حدود ولا يتها وتتخذ الدول أية تدابير أخرى تكون هذه القوانين والأنظمة والتدابير أقل شدة مما هو مقبول بضورة عامة على الصعيد الدولى من القواعد والمعايير ومن الممارسات والاجراءات الموصى بها .

٢-تعمل الدول على التوفيق بين سياستها على الصعيد الاقليمى المناسب.

---

[1]) راجع الوثيقة UN . Doc A / CON . 62 / C. 3 / L 30

٣- تقوم الدول عاملة بصورة خاصة بواسطة المنظمات الحكومية الدولية المناسبة أو فى مؤتمر دولى ، بتقرير قو اعد ومعايير ووضع ممارسات واجراءات موصى بها على الصعيد العالمى والإقليمى لمنع وخفض ومكافحة تلوث البيئة البحرية عما يتصل بنشاطات ومنشأت قاع البحار المذكورة فى الفقرة أعلاه .

وكانت وفود دول السبع والسبعين قد تقدمت بمشروع نص حول وضع معايير التلوث البحرى من المنشآت المتعلقة باستكشاف واستغلال الثروات المعدنية لقيعان البحار والمحيطات يتضمن ما يلى :

١) تضع الدول الساحلية قوانين وأنظمة قومية لمنع وخفض ومكافحة تلو ث البيئة البحرية الناجم عن استكشاف واستغلال قاع البحار الواقع فى حدود ولايتها الى جانب ذلك الناجم عن أية نشاطات أخرى تجرى فى تلك المنطقة وتتخذ الدول كذلك أية تدابير أخرى تكون ضرورية لمنع هذا التلوث وخفضه ومكافحته .

٢) تسعى الدول الى التوفيق ، على الصعيد الاقليمى المناسب بين سياستها القومية .

٣) على الدول أن تراعى فى وضعها هذه القوانين والأنظمة فى اتخاذها تلم التدابير الأخرى ما هو قائم على الصعيدين العالمى والإقليميى من قواعد ومعايير واجراءات موصى بها.

٤) تكون الدولة الساحلية سلكة تنفيذ القونين والأنظمة التى تسنها .

٥) تضع على الصعيد العالمى والإقليمى قواعد ومعايير وممارسات وإجراءات موصى بها لمنع وخض ومكافحة تلو ث البيئة البحرية الناجم عن نشاطات

قاع البحار واضعة فى الإعتبار الخصائص الإقليمية المميزة والطاقة الاقتصادية للبلدان النامية وحاجتها الى الانتماء الاقتصادى([1]).

المبحث الثانى
موقف اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ ومدى تأثيرها
بالمشاريع المقدمة أثناء مؤتمر الامم المتحدة الثالث للبحار

منذ صدور النص الوحيد المركب الغير رسمى للتفاوض عام ١٩٧٥ برز واضحا أن النص الختامى قد يتأثر الى حد كبير جداً بالمشاريع السابقة المقدمة من رئيس اللجنة الثالثة فى دورة المؤتمر الثالثة والمشروع المقدم من بلدان السبع والسبعين حيث جاء نص المادة ٢٠٨ من الاتفاقية وهو النص الختامى للصياغة التى جاءت بها الاتفاقية مؤكداً على منح الاختصاص المطلق للدولة الساحلية فى مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن الأنشطة المتعلقة بعمليات استكشاف واستغلال قيعان البحار والمحيطات فى المناطق التى تقع تحت ولايتها الإقليمية فجاء وفقا لما يلى :

١- تعتمد الدول الساحلية قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه الناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار أو ما يرتبط بتلك الأنشطة، وعما يدخل في ولايتها من جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات عملا بالمادتين ٨٠،٦٠.

٢- تتخذ الدولة ما قد يكون ضروريا من تدابير أخري لمنع هذاالتلوث وخفضه والسيطرة عليه .

٣- ألا تكون هذه القوانين والأنظمة والتدابير أقل فاعلية من القواعد والمعايير الدولية ومن الموصي به من الممارسات والإجراءات الدولية .

---

[1]) راجع؛ المشروع المقدم من وفود دول السبع والسبعين : إبراهيم الدغمة، المرجع السابق ، ص ١٣٧.

٤- تسعي الدول للموائمة بين سياساتها في هذا الصدد على الصعيد الاقليمي المناسب .

٥- تضع الدول عاملة بصورة خاصة عن طريق مؤتمر دبلوماسي ومعايير وما يوصي به من ممارسات وإجراءات على الصعيدين العالمي والإقليمي ، لمنع تلوث البيئة البحريةالمشار إليه في الفقرة (١) وخفضه والسيطرة عليه . وتعاد تلك القواعد والمعايير وتلك الممارسات والإجراءات الموصي بها من وقت لأخر حسب الضرورة ".

ويلاحظ على النص السابق أن الاتفاقية منحت الدولة الساحلية إختصاصا مطلقا في أن تعتمد من القوانين والأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية الناجم عن الأنشطة المتعلقة بإستكشاف وإستغلال ثروات قيعان البحار والمحيطات في المناطق التي تقع تحت ولايتها الإقليمية ، ولكن بشرط ألا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فاعلية من القواعد والمعايير الدولية .كما رسمت الإتفاقية للدول الساحلية كافة أوجه التعاون عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمردبلوماسي من اجل العمل على مكافحة تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه .

وتجدر الإشارة إلى أننا ونحن بصدد التعرض من خلال هذا المبحث لإختصاص الدولة الساحلية في حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن الأنشطة المتعلقة بعمليات إستكشاف وإستغلال الثروات المعدنية لقيعان البحار والمحيطات ، فإننا سوف نشير إلى بعض التشريعات الوطنية التي تعني بهذه المسائل علي أن يكون ذلك بقدر من الإيجاز من خلال المبحث التالي .

المبحث الثالث
تشريعات الدول بشأن مراقبة التلوث البحري
الناجم عن انشطة التعدين والانشطة الاخرى فى مناطق الولاية الوطنية

وتضم هذه التشريعات قوانين الدولة الساحلية التي صدرت لمراقبة التلــوث البحري من الأنشطة المتعلقة باستكشاف وإستغلال قيعان البحار والمحيطات في المناطق الخاضعة لولايتها الإقليمية . مثال ذلك القانون رقــم ٨ لســنة ١٩٧٨ الصادر في دولة الإمارات العربية بشأن المحافظة علي الثروة البترولية ، والذي يضع إلتزاما على شركات التنقيب عن الزيت في المناطق البحرية التي تخضع لولايتها الإقليمية أن تتخذ كافة الإحتياطات اللازمة لمنــع التلــوث البحــري ، ومعالجة آثاره في حالة حدوثة([1]). وقد أوضحت المادة ٥٦ من هــذه القــانون المعني حيث جاء نصها وفقا لما يلي ي: " على الجهة العاملة أن تتخــذ كافــة الإحتياطات اللازمة لمنع تلوث وجب عليها أن تبادر فورا لإزالة الإثار الناجمة عنه ، وفق الأساليب الحديثة . وفق الأساليب الحديثة . ويجب أن يكون حجــم عملياتها وخاضعة لموافقة الدائرة كتابة" .

ويلاحظ على النص السابق أنه على الرغم من أنه يلزم الجهة العاملة فــي مجال التنقيب عن الغاز بإتخاذ الإحتياطات اللازمة لتجنب تلويث البيئة البحرية والعمل علي إزالة آثار التلوث في حالة حدوثة ، إلا إن النص جاء خلــوا مــن تقرير المسئولية علي إزالة آثار التلوث في حالة حدوثه ، إلا إن النص جاء خلوا من تقرير المسئولية علي هذه الجهة وإ'لزامها بالتعويض في حالة حدوثــه ، إلا

1) راجع القانون بالكامل في " موسوعة التشريعات البترولية العربية " المرجع السابق، ص ٢١٣– ٢١٥.

إن النص جاء خلوا من تقرير المسئولية على هذه الجهة وإلزامها بالتعويض في حالة وقوع التلوث ، ونرى أن الظروف التي صاحبت عمليات الإستكشاف والإستغلال من إستخدام أحدث ما وصل إليها العلم من تكنولوجيا حديثة وزيادة فرص تلوث البيئة البحرية في مناطق هذه الأنشطة بالخليج العربي ، وترتيب عليه ظهور طبقة من المتضررين فلا بد من تعديل نص المادة ٥٦ من القانون السابق وذلك بإضافة تتضمن تقرير المسئولية وتعويض الضرر في حالة حدوث التلوث البحري في هذه المناطق([1]) ومن أهم القوانين التي صدرت في هذا الشأن المرسوم بقانون رقم ٤ لسنة ١٩٧٧ بدولة قطر بشأن المحافظة على الثروة البترولية ، حيث نصت المادة الرابعة منه على يلتزم القائم بالعمليات

---

1) ولقد ترتب على كثافة الانشطة المتعلقة بقيعان البحار في مناطق الولاية الوطنية أن تزايدت فرص تلوث البيئة البحرية وظهور طبقة من المضرورين من جراء هذا التلوث ، الامر الذي يحتم ضرورة تطوير القوانين والتشريعات الحالية لكي تنطوي على معني تحديد المسئولية وتعويض الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية . ومن أهم القضايا التي أثير في الفترة الاخيرة في منطقة الخليج العربي . وهي قضية التلوث البحري التي نظرت لأول مرة في مطلع عام ١٩٨٧ بدولة الإمارات العربية المتحدة أمام محكمة خور فكان فهي أول قضية من نوعها تنظر أمام الجهات القضائية بدولة الإمارات المتحدة ، وتتضمن وقائع الدعوي أن ثمانية من الصيادين رفعوا دعوي نيابة ٦٥ صيادا بالساحل الشرقي . ضد خمسة شركات بحرية ، اتهمها الصيادون بالإضرار بمصالحهم نتيجة التلوث البحرى الذى اصاب المنطقة الناجم عن انشطة هذه الشركات فى المنطقة المعنية وطالبوا بتعويض عادل لهم جميعاً عما أصابهم من أضرار فادحة تتمثل فى تمزيق شباك الصيد نتيجة لاختلاطها ببقع الزيت المختلطة بالرمال على الشاطىء وموت العديد من الثروات الحية فى المنطقة المعنية بسبب تلوثها بزيت البترول واستند الداعين الى ان الشركات المدعى عليها تقوم بتزويد السفن بالوقود من خلال محطات ثابته بصورة غير منتظمة وبطريقة غير فنية مما ادى الى تسرب كميات= = كبيرة من الزيت فى البيئة البحرية وانتشارها على سطح المياه قبالة ساحل خور فكان وبعد نظر المحكمة للدعوى وسماع وجهة نظر المدعيين وممثل الشركات المدعى عليها والاطلاع على نتيجة تحليلات المعمل الجنائى بالشارقة وتقدير الخبراء المختصيي حكمت المحكمة بالزام المدعى عليهم بدفع مبلغ ربع مليون درهم الى المضرورين ولكن الامر لم ينتهى عند هذا الحد بل استئنف الحكم كلا الطرفين لرغبة المدعيين فى الحصول على تعويض كبير واعتراض المدعى عليهم بتحملهم المسئولية ولا نريد ان ندخل فى مفرادات وتفاصيل وحيثيات الدعوى والاجراءات القانونية ولكننا نبرز جانباً هاما فى هذا المقام وهو ضرورة تطوير التشريعات والقوانين الحالية لتلائم التطور فى وسائل استغلال واستكشاف البيئة البحرية . راجع تفصيلات القضية فى جريدة الفجر التى تصدر فى دولة الامارات العربية المتحدة العدد الصادر يوم ١٩٨٧/٩/٢٤ .

البترولية بأن يتخذ مختلف الإحتياطات الوقائية والتدابير اللازمة لمنع أي تلف أو ضرر أو خطر ينشأ عن عملياتها ، مما يصيب البشرية أو الصحة أو الممتلكات أو الصحة أو مصادر الثروة الطبيعية أو الشواطئ أو الاماكن الأثرية أو السياحية كما يجب منع ما يؤدي إلى تلوث البيئة بصفة عامة أوالهواء والمياه السطحية الإقليمية . كذلك صدر القانون الكويتي رقم ١٩ لسنة ١٩٧٣ بشأن المحافظة على مصادر الثروة البترولية ،والذي يقرر في المادة الثالثة منه أنه على كل مفوض بالعمل (شركات التنقيب عن البترول) أن يقوم بإتخاذ كافة التدابير والاحتياطات لمنع تلوث الهواء والمياه السطحية والجوفية. كما نصت المادة الرابعة من نفس القانون على أنه يجب أن تكون جميع الأجهزة والمعدات والمواد المستخدمة أثناء العمليات البترولية مطابقة للمواصفات القياسية العالمية لتجنب تلوث البيئة البحرية . كما تناولت المادة العاشرة العقوبات على مخالفة أحكام هذا القانون. وإذا إنتقلنا إلى واقعنا المحلى نجد أنه على الرغم من أن المنطقة البحرية لجمهورية مصر العربية حركة هائله تتعلق بأعمال الكشف والتنقيب عن البترول والغاز الطبيعي وما يرتبط بهذه الأعمال من نشاطات عديدة لإستغلال وتصنيع الابترول والغاز الطبيعي إلا أننا لا نكاد نرى قانون واحد صدر في مصر يتعلق بفرض الرقابة على شركات البترول بغرض التحقق من عدم خرقها للقوانين والنظم البيئية وإلتزامها بالقواعد والمعايير الدولية بشأن الأجهزة والمواد المستخدمة أثناء العمليات البترولية كي تكون مطابقة للمواصفات والقياسات العالمية لتجنب تلوث البيئة البحرية ولذلك نرى أن هناك ضرورة ملحة الآن لكي تقوم الأجهزة المعنية وعلى رأسها جهاز شؤن البية مع التعاون مع وزارة البترول بشان وضع قانون للرقابة على الأنشطة المختلفة في المناطق البحرية التي تخضع للولاية الإقليمية لمصر تمهيدا لعرضه على الجهات التشريعية لإقراره

وتجدر الأشارة إلى أن البية البحرية كما ذكرنا قد تتلوث من أنشطة أخرى غير تلك المتعلقة بالتعدين وتوليد الطاقة ، ومن أهم هذه الأنشطة البحث العلمي والأنشطة البحث العلمي والأنشطة التي تحدث نتيجة للإستخدام السيئ للبيئة البحرية في الأغراض الترويحية والسياحية .

لذلك قامت بعض الدول الساحلية بالعمل على حماية بعض المناطق البحرية الخاصة والتي تجمع أحياء وتراكيب جيولوجية تؤلف مناظر طبيعية خلابة جديرة بالإحتفاظ بها وصيانتها والمحافظة عليها . وهذه المناطق يطلق عليها المحميات الطبيعية ([1]).

تعتبر صناعة السياحة لها علاقة وثيقة بتطوير وتحديد ملامح تلك المحميات

---

1) يقصد بالمحميات الطبيعية أى مساحة من الارض الساحلية أو المياة الساحلية أو الداخلية تتميز بما تضمه من كائنات حية نباتات أو حيوانات أو أسماك أو ظواهر طبيعية ذات قيمة ثقافية أو علمية أو سياحية أو جمالية وتختلف المحميات الموجودة في كل بلد عن الأخرى وذلك لأن كل دولة تتخير لنفسها شبكة من المناطق المحمية طبقا لمواردها الطبيعية وما يستلزم المحافظة على تلك الموارد بصورة مستمرة تضمن دوام إستغلال الإنسان لها وتكاد تكون نوعيات المحميات المتعارف عليها لا تخرج عن كونها واحد من الأتى:

١- المحميات الطبيعية ذات الطابع العلمي البحث وهي عبارة عن مساحات تخصص لأعمال علمية بحتة

٢- الحدائق الطبيعية الوطنية وهي المناطق التي تحتوى على مناظر طبيعية ذات أهمية قومية أو دولية

٣- الأثر القومي الطبيعي وهو الذي يحوي تكوينا طبيعيا ذا أهمية قومية معينة .

٤- المحمية الطبيعية لصون الأنواع وهي لحماية أنواع من النباتات أو الأسماك لعدم تعرضها للهجوم من أعدائهاأو لتغيير الظروف البيئية التي تؤثر عليها كنتيجة لتلويث المياة.

٥- محمية للمناظر الطبيعية وهي التي تتضم صورا طبيعية ذات أهمية فنية أو ثقافية خاصة من خلال الأرض أو الماء

٦- محمية للموارد الطبيعية وهي للمناطق التي لم يكن هناك إهتمام كبير بإستغلال مواردها في الماضي وأصبحت هناك ضرورة ملحة في دراسة أفضل الوسائل الكفيلة لتنميتها وإستغلالها بصورة منتظمة وإقتصادية

٧- محمية حيوية يكون للإنسان طرف فيها يستخدم المتاح له دون تغير جذري في نمط الحياة وأسلوبها .

٨- محمية الموارد وهي الثروات الطبيعية المتنوعة والمتواجدة مع ثروات أخرى أساسية يستغلها الإنسان كثروة قومية للغرض الإقتصادي والإجتماعي

٩- محمية المحيط الحيوي وهي المناطق التي تحتوي على عناصر المجتمعات الحيوية من نباتات وحيوانات وتراكيب جيولوجية.

=

١٠- محمية التراث القومي الطبيعي العالمي وتشمل المواقع التي لها أهمية عالمية كتراث قومي له إهتمامات دولية.

- راجع مجلة التنمية والبيئة العدد الثالث أكتوبر ١٩٨٦ ص ١٧.

وتعتبر جمهورية مصر العربية من الدول التي تحظي بمناطق بحرية عديـدة تنفرد بمناظرها وثرواتها التي تحظي بإهتمام دولـي وقـومي ، لانهـا تخـدم الأغراض السياحية وتقدم مادة طيبة للأغراض العلميـة والثقافيـة والتعليميـة لإحتواء هذه المناطق على بيئات متباينـة تفـتح مجـالات عديـدة للدراسـات الأيكولوجية . وتقديرا من الحكومة المصرية لما تمثله المناطق البحرية الخاصة في البيئة البحرية المصرية من أهمية إقتصادية وعلمية وإجتماعية فقد حرصت علي انشاء المحميات الطبيعية في مصر ، حيث صدر قـرار رئـيس مجـس الوزراء رقم ١٠٧٦لتنفيذبعض أحكام القانون ١٠٢ لسنة ١٩٨٣ والقرار رقـم ١٠٦٨ لسنة ١٩٨٣ بإنشاء محمية طبيعية في منطقة رأس محمـد ، وجزيـرة تيران وصنافير على البحر الأبيض المتوسط .

ولم تدخر الحكومة المصرية جهدا في سـبيل المحافظـة علـى المحميـات الطبيعية ، فقد أصدرت القانون رقم ١٠٢ لسنة ١٩٨٣ فـي شـأن المحميـات الطبيعية على أن يكون جهاز شئون البيئة برئاسة مجلس ١٩٨٣ علـي حظـر القيام بأعمال أو تصرفات أو نشطة في البيئة البحرية من شأنها تدمير أو اتلاف أ تدهور البيئة الطبيعة أو الأضرار بالحياة البحرية والمساس بمستواها الجمالي بمنطقة المحمية . كما يحظر صيد أو نقل أو قتل أو إزعاج الكائنات البحرية أو القيام بأعمال من شأنها القضاء عليها . كما يحظر تلوث الميـاه فـي منطقـة المحمية بأي شكل من الأشكال(١).

1) راجع نص القانون ١٠٢ لسنة ١٩٨٣ في الجريدة الرسمية عام ١٩٨٣ . والجدير بالذكر أنه قد صـدر فـي يوم ١٩٨٩/٣/٢٤ قرار السيد رئيس الجمهورية بمنع الاعتداء على المحميات الطبيعية المقـررة بمقتضـي أحكام القانون ١٠٢ لسنة ١٩٨٣ على أن يسري هذا المنع لمدة عامين قابلة بعد ذلك للتجديد .
- راجع : جريدة الأهرام ، العدد الصادر يوم ١٩٨٩/٣/٢٥ .

الباب الثالث
الإختصاص في حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن الأنشطة المختلفة في المنطقة الدولية .

تمهيد وتقسيم :

فكرة التراث المشترك للبشرية فكرة حديثة الظهور فـي الفكـر القـانوني الدولي ، ويرجع ظهورها إلى ١٩٧٠ عندما أعلـن تصـريح المبـادئ الـذى أصدرته الجمعية العامة للأمم المتحدة ١٩٧٠ فى دورتها ٢٧٤٩ فى البند الأول منه ، على أن قاع البحار والمحيطات وكذا التربة تحتها خارج حـدود الولايـة الإقليمية، وكذلك موارد المنطقة تشكل مالا مشتركا للبشرية. وتعتبـر المنطقـة الدولية من اهم الإستحداثات الجديدة التى كانت ثمرة لجهود مكثفة من قبل وفود الدول المشتركة فى مناقشات ومشاورات مؤتمر الأمم المتحدة الثالـث لقـانون البحار، حيث كانت اللجنة الرئيسية الأولى المنبثقةعن المؤتمر والتـى تناولـت دراسة ووضع التنظيم القانونى للبحار والمحيطات فيما يجاوز حـدود الولايـة الإقليمية قد أقرت الفكرة.

كما تعتبر مسألة دراسة النظام القانونى للبحار فيما يجاوز حـدود الولايـة الإقليمية من أهم الموضوعات التى إهتمت بها إتفاقية الأمـم المتحـدة الجديـدة لقانون البحار الموقعة عام ١٩٨٢، حيث خصصت لها الإتفاقية الجزء العـادى عشر منها ، ولا نهدف ونحن نعرض للقواعد التى تحكم المنطقة وما يجرى فيها من نشاطات أن نتناول هذه الأحكام بالتفصيل ، فهذا تجزيىء يخرج بنـا عـن غاية هذا البحث، ولكن سوف اكتفى هنا بعرض القواعد الهامة التى تهدف إلـى حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عـن عمليـات إستكشـاف وإسـتغلال الثروات الطبيعية لقيعان البحار والمحيطات فيما يجاوز حدود الولاية الوطنيـة على ضوء أحكام إتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار.

ولذلك فإننا ونحن بصدد التعرض لأحكام الجزء الحادى عشر من الإتفاقية الجديدة للبحار ، للوقوف على القواعد والأحكام التى تحـدد الجهـة المختصـة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن الأنشطة فى المنطقة ، فإننا سـوف

نتعرض لنبذة مختصرة عن تعريف المنطقة ، ووصفها ، وأهم القواعد التى تحكم ما يجرى فيها من نشاطات . ثم ننتقل بعد ذلك لدراسة الأحكام المنظمة للسلطة الدولية بإعتبارها الجهاز صاحب الإختصاص بمكافحة التلوث البحرى فى المنطقة على ضوء أحكام الإتفاقية .

ولذلك فإننا سوف نقسم هذا الباب إلى الفصلين الاتيين:

الفصل الأول : المنطقة الدولية نظام قانونى واقتصادى جديد

الفصل الثانى: اختصاص السلطة فى مسائل مكافحه التلو

الفصل الأول

تعريف المنطقة ووصفها وأهم القواعد التي تحكم ما
يجرى فيها من أنشطة تتعلق بمكافحة التلوث

تمهيد وتقسيم:

عرفت الإتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ المنطقة فى صدر مادتها الأولى المخصصة للمصطحات المستخدمة ، كما تناولت كتابات العديد من فقهاء القانون الدولى العام وصف المنطقة الدولية بإعتبارها فكرة مستحدثة فى الفكر القانونى الدولى . ولقد وضعت أيضا الإتفاقية لهذه المنطقة نظاما دوليا لإستكشاف وإستثمار مواردها لصالح البشرية جمعاء بإعتبار مواردها تراثا مشتركا للبشرية **Common Heritage of Mankind**

ولذلك فإننا سوف نتاول هذه المسائل بقدر من الإيجاز وبالقدر الذى لا يخرجنا عن الغرض الذى تنشده تلك الدراسة ، وهو المحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث.

المبحث الاول
تعريف المنطقة الدولية ([1])

عرفت المادة المخصصة للمصطحات المستخدمة المنطقة بإنها " قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج الولاية الوطنية " فالمنطقة **La Zone** وفقا لهذا التعريف لا تشمل إلا قيعان البحار والمحيطات فيما يجاوز حدود الولاية الوطنية بالرغم من أن بعض المحاولات كانت قد أظهرت أمام لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار تهدف إلى ضم المياة العلوية أيضا لتدخل ضمن النظام القانونى للمنطقة الدولية ، ووجد هذا الإتجاه صدى فى بداية إجتماعات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار ، ولكن حفاظا على مبدأ حرية أعالي البحار والذي أقرته المادة ٨٦ من الإتفاقية الجديدة ، فإن المؤتمر عاد في مشروعاته الموحدة بعد ذلك إلى المفهوم الذي نادي به تصريح المبادئ الذي أعلنته الجمعية العامة في قرارها ٢٧٤٩ لسنة ١٩٧٠ ، فقد نصت المادة الثالثة من مشروع النص الوحيد غير الرسمي للتفاوض الذي قدمه رئيس اللجنة الأولى المنبثقة عن المؤتمر الثالث ([2]). أن المنطقة ومواردها تراث للإنسانية وحددت المادة الثانية المقصود بالمنطقة بأنها تشمل قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها الموجودين خارج ححدود الولاية الوطنية كما أضافت المادة السابعة من نفس المشروع (تجري النشاطات في المنطقة لصالح البشرية قاطبة بصرف النظر عن الموقع الجغرافي للدول ساحلية كانت أم غير ساحلية ومع إيلاء مراعاة خاصة لمصالح

---

[1]) المنطقة الدولية: La Zone Internationale

1) نصت المادة الأولى في فقرتها الأولى من الاتفاقية على تعريف المنطقة بأنها

" on etend par zone les fonds marins et leur sous – sol au – dela des limites de la juriction national . levery (j.p.) les utilisqtions de la mer. le cadre de lexploitation . in dupuy . traite du nouveau droit du la mer " edition , economica , paris ,p. 510.

وحول نفس الموضوع راجع أيضا :

– أ.د/ صلاح عامر ، القانون الدولي الجديد للبحار ، المرجع السابق ، ص ٣٣٣.

احتياجات البلدان النامية) والجدير بالذكر ان الاتجاه السابق هو نفـس الاتجـاه الذى انتهجته كافة المشروعات التى دارت حولها مناقشات المـؤتمر وجـاءات الصياغة النهائية للاتفاقية الجديدة توكد نفس المعنى حيث حددت المادة ١٣٥ من الاتفاقية النظام القانونى للمياه العلوية والحيز الجوى بنصها على ان " لا يمـس هذا الجزء حقوق ممنوحة او ممارسة عملا به ، النظام القانونى للمياه التى تعلو المنطقة أو للحيز الجوى فوق تلك المياه، وفى تحد للنظام القانونى للمنطقة جاء نص المادة ٣٧ من الاتفاقية متفقا مع المفاهيم التى كانـت موضـوع اعـلان المبادىء الصادرة من الجمعية العامة للامـم المتحـدة عـام ١٩٧٠ المتعلقـة بالمبادىء التى تحكم قيعان البحار والمحيطات وباطن تربتها فيما يجاوز حـدود الولاية الوطنية .

المبحث الثاني
وصف المنطقة الدولية

المنطقة الدولية تتضمن مجموع قيعان البحار والمحيطـات فيمـا وراء حـدود الولاية الوطنية وينبغي أن نستعرض بقدر من الإيجاز لوصف هـذه المنطقـة الدولية حتى تعطي صورة متكاملة عن حقيقتها وأين يمكن تواجدها على وجـه التحديد . ويمكننا القول إن هذه المنطقةالدولية تتركز في مناطق شاسـعة مـن قيعان المحيطات على سطح الكرة الأرضية ، وفي المقابل لا تتواجـد إلا فـي أجزاء ضئيلة جدا في البحار ، وتكاد تكون معدومة تماما في بحـار معينـة ، ويرجع ذلك إلى أن الاغلبية أو شبه الاغلبية من قيعان البحار يخضـع للولايـة

الإقليمية بمساحات بحرية([1]). تصل إلى حوالى ٢٠٠ ميل وهي حدود المناطق الإقتصادية الخالصة لهذه الدول ولذلك نجد أن البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر الكاريبي وبحر الشمال على سبيل المثال لا يمكن أن نتصور وجود منطقة دولية من الناجية العلمية نظرا لان المنطقة الإقتصادية للدول المشاطئة لهذه البحار من جميع الإتجهات تستغرق كل مساحة هذه البحار تقريبا. كما أن الاعتقاد بأن الموارد الطبيعة الغير حية يمكن تواجدها في قيعان كافة المحيطات الرئيسية في العالم ، اعتقادا ليس في محله لأن هناك الكثير من المحيطات علي سطح هذا الكوكب ، تعتبر أهميتها الاقتصادية غير مؤكدة ويرجع ذلك إلى اعتبارين :

الأول : تعتبر هذه البحار فقيرة بطبيعتها بالموارد الطبيعية ومثال ذلك المحيط المتجمد الشمالي والمحيط المتجمد الجنوبي .

الثاني : عدم جدوي عمليات استكشاف واستغلال الثروات الطبيعية في هذه المحيطات نظرا لأنها تتكلف نفقات باهظة مما يجعل عمليات الكشف عن الموارد الطبيعية عديمة الجدوي الناحية الإقتصادية ، ومثال ذلك بعض المناطق الموجودة في المحيط الهادي التي تتميز بأعماق هائلةجدا ([2])

---

[1]) راجع ، الاستاذ الدكتور صالح عامر ، المرجع الساق ، ص ٣٣٢ وللزيادة في التفاصيل حول النظام القانوني في المنطقة الدولية راجع : الاستاذ الدكتور محمد طلعت الغنيمي " القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة " المرجع السابق ص٣٠٧ وحول وصف المنطقة الدولية وطبيعتها الطبوغرافية الشكل رقم (١) .

- راجع أيضا : Ipid , p.511.

[2]) وينبغي ألا نتفائل كثيرا بإمكانيات المنطقة الدولية التي تتضمنها قيعان المحيطات على سطح الكرة الأرضية لأن هناك عوامل جغرافية وهيدرغرافية تتحكم في مسطحات هذه المحيطات وتقلل في النهاية من أهميتها الإقتصادية ، فالمحيط المتجمد الجنوبي تبلغ مساحته ٣٢ مليون ك تقريبا ولكنه مغطي كله بالثلوج تقطعه ٣ قطاعات تتخللها الأحواض والحفر كما يحيط قارة كلها مكسورة بالجليد ، على خلاف المحيط المتجمد الشمالي الذي تبلغ مساحته ٧٥ مليون كم والتي يعتبر أسعد حالا من زميله ، والمحيط الهندي الذي تبلغ مساحته ٧٧ مليون كم يتخلله قاطع كبير يأخذ حرف y بالمقلوب ، فرع يتجه نحو إستراليا والآخر نحو جنوب افريقيا ، أما المحيط الأطلنتي فتبلغ مساحته نحو ٩٤ مليون كم يتخلله قاطع كبير يشغل الثلث

المبحث الثالث
الإطار القانوني العام لإستغلال ثروات المنطقة

إنطوي الجزء الحادي عشر من الاتفاقية الجديدة (المواد من ١٣٣-١٩١) على المبادئ العامة التي تحكم المنطقة وما يجري فيها من نشاطات وخاصة الفرع الثاني (المواد من ١٣٦ إلى ١٤٢) ، والذي أكد على عدد من المباديء العامة التي تمثل الغطار القانوني العام لإستغلال ثروات المنطقة (١) .

وتجدر الإشارة إلى اننا لسنا بصدد التعرض في هذا المقام الي تحديد الإطار القانوني لإستغلال ثروات المنطقة فيما يتعلق بمسائل المحافظة علي البيئة البحرية ضد التلوث والعمل على خفضه والحد من أثارة .

ويمكن القول بصفة عامة إن من أهم المبادئ التي تمثل الإطار القانوني العام لإستغلال ثروات المنطقة ، ماجاء بنص المادة ١٤٥ من الاتفاقية التي رسمت حدود الأنشطة التي تتم داخل المنطقة فيما يتعلق بمسائل حماية البيئة البحرية .

المركزي للمحيط . هذا وعلي الرغم من أن المحيط الهادي هوأكبر المحيطات الهادي هو أكبر المحيطات علي سطح الكرة الأرضية إذ يصل مساحته حوالي ١٦٦ مليون كم إلا أنه أيضا يتخلله قاطع كبير يتجه من الجنوب الشرقي من نيوزيلندا إلي الشمال الشرقي الي كاليفورنيا وتوجد حفر كثيرة جدا تقلل من الأهمية العملية لمساحته الشاسعة ، كما توجد أعماق هائلة جدا بهذا المحيط تتراوح بين ٧٠٠ ١١٠٠٠ م = = ويتضح من هذا الوصف لطوابق طبغرافية المحيطات على سطح الكرة الأرضية نعرف أنه إذا كانت المساحة الكلية للمياه في العالم تمثل أكثر من ٧٠ % من مساحة الكرة الأرضية، إلا ان الجزء الذي ليس له جدوى إقتصاديه من استغلال من وجهة نظر التكنولوجيا أقل بكثير من المساحة الفعلية .

- راجع : المرجع السابق ص ٥١٢ .

1) يذكر بانه سوف يقتصر البحث في هذا الجزء علي بعض المبادئ والأحكام التي وردت في الجزء الحادي عشر من الاتفاقية فيما يتعلق بمسائل حماية البيئة البحرية . ونحيللدراسة النظام القانوني لإستغلال الثروات الحية في المنطقة إلى :

- أ.د/ محمد طلعت الغنيمي " القانون الدولى البحرى" المرجع السابق ، ص ٣٠٧ -٣٢٠ .
- أ.د/ صلاح عامر القانون الدولى الجديد للبحار المرجع السابق من ص ٣٢٧-٣٦٨ .
- أ.د/ رفعت محمد عبدالمجيد المرجع السابق ص ١٦٥ .

- وباللغة الاجنبية راجع:

Levy, Le Developpment du Concept de politique de Ressources des fonds Marine, Revue Iranianne Relation Internationales, Printemps,1978,p.23.

فقد نصت المادة المذكورة علىأن تتخذ التدابير اللازمة وفقا لهذه الاتفاقية فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة لضمان الحماية اللازمة الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة. كما نصت المادة ١٥٥ من الاتفاقية وهي المادة التي تتعلق بضرورة أن تدعو الجمعية بعد خمسة عشر عاما من يناير من العام الذي تبدأ فيه باكورة الإنتاج التجاري بموجب خطة عمل موافق عليها ، إلى عقد مؤتمر لمراجعة أحكام هذه الجزء ، علي أن ينظر مؤتمر المراجعة بالتفصيل في ضوء الخبرة المكتسبة أثناء تلك الفترة في مدي الغلتزام بالأحكام والقواعد التي تمثل الطار القانوني العام لإستغلال ثروات المنطقة فيما يتعلق بمسائل حماية البيئة البحرية من التلوث والعمل على خفضه والسيطرة عليه .

ولقد جاء نص المادة ١٤٢ من الاتفاقية تأكيدا لإتجاه الاتفاقية بإهتمامها بمسائل مكافحة التلوث البحري ، حيث نصت على أن لا تمس الأحكام والقواعد التي تنظم الانشطة في المنطقة ولا أية حقوق ممنوحة أو ممارسة عملا به حقوق الدولة الساحلية في أن تتخذ من التدابير المتمشية مع الأحكام ذات الصلة من الجزء الثاني عشر (حماية البيئة البحرية)([1]) منطقة قاع المنطقة الدولية وإستغلال مواردها . ولقد جاء هذا الغعلان متضمنا خمسة عشر مبدأ ، يتضمن المبدأ الحادي عشر منها ضرورة أن تتخذ جميع الاجراءات المكناسبة لمنع التلوث والإضرار الأخري بالبيئة البحرية ([2]).

---

[1]) جاء بالمادة ٣/١٤٢ ما يلي :

" Ni la presente partie ni les droit accordes ou exerces en vertu de celleci ne portent atteinte au droit qu'ont les Etats cotiers de prendre les measures compatibles avec les dispositions pertinentes de la partie XII qui peuvent etre necessaries pour prevenir,attenuer ou eliminer un danger grave et imminent pour leur littoral ou pour des interets connexes, imputable a une pollution ou a une menace de pollution resultant de toutes activities menees dans la Zone ou a Tous autres accidents causes par de telles activites.

2) جاء المبدأ الحادي عشر من العلان وفقا لما يلي:

الفصل الثاني
السلطة الدولية بإعتبارها صاحبة
الاختصاص في مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث

تمهيد وتقسيم :

كان من اهم النتائج التي ترتبت على إقرار المجتمع الدولى فكـرة المنطقـة الدولية واعتبار مواردها تراثا مشتركا للإنسانية ، أن يواكب ذلك غنشاء سلطة دولية تكون هي الأمينة علي هذا التراث والحارسة لآمال البشرية فيه . ولـذلك فإن للسلطة أن تبرم عقود الإستغلال في من مراحل النشاط مع الدول أطـراف الاتفاقية الخاصة بقانون البحار أو المؤسسات الحكومية أو الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين الذين يحملون جنسية أي من تلك الدول أو الـذين يكـون لهـا أو لرعاياها عليهم إشراف فعلى . والسلطة إذ تقوم بمباشرة هذه الإختصاصـات فإنها تتمتع بشخصية قانونية دولية كاملة ويعترف لها بالأهلية القانونية اللازمة لممارسة وظائفها وتحقيق مقاصدها ، وتقوم السلطة الدولية بممارسة إختصاصها من خلال الهيئات والأجهزة القانونية التي تتفرغ عن السلطة والتـي تكتشـف الممارسة العملية الحاجة إليها.

ولقد احتل موضوع حماية البيئة البحرية ضد التلوث مكانا مرموقـا خـلال المناقشات التي دارت خلال اللجنة الأولى المنبثقة عن المؤتمر الثالث واللجنـة الثالثة المعنية بحماية البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا وأسـفرت هذه المناقشات والإقتراحات عن تقرير اختصاص السلطة الدولية فـي مسـائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث.

أ- بخصوص النشاطات في المنطقة والعمل طبقا للنظامةى الدولي المذمع إنشاؤه يجب علـى الـدول أن تتخـذ الجراءات المناسبة ، ويجب أن تتعاون في تبني وتنفيذ القواعد والمعايير والإجراءات من اجل ضمان أشياء أخرى .

ب- منع التلوث والأضرار الأخري للبيئة البحرية ، بما في ذلـك خـط السـاحل ومنـع الإخـلال بـالتوازن الأيكولوجي للبيئة البحرية "

- راجع نص إعلان المبادئ بالكامل في : إبراهيم أدمغة ، المرجع السابق ، ص ٢٦ إلى ص٢٩ .

ونحن بصدد الإشارة في هذا الفصل إلى السلطة الدولية بإعتبارهــا الجهــة المختصة بحماية البيئة البحرية ضد التلوث فإننا نذكر بأننا لن نتناول كل الأحكام القانونية التي يتحدد من خلالها الإطار العام لإنشــاء هــذه الســلطة وهيئاتهــا وتشكيلاتها ووظائفها والهيكل التنظيمي لإستكشاف وإستغلال ثروات المنطقة من خلال السلطة ، بل غننا سوف نركز في هذا الجانــب مــن الدراســوة علــي الاختصاصات المخولة للسلطة في مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث على ضوء الأحكام والقواعد التي أتت بها الاتفاقية الجديدة لقانون البحار .ونتعــرض لهذا الفصل من خلال المباحث الثلاثة الآتية :

المبحث الأول : الأساس القانوني لإختصاص السلطة في المسائل البيئية

المبحث الثاني : هيئات السلطة .

المبحث الثالث: اختصاص السلطة في مسائل مكافحة التلوث وفقا لقواعد القانون الدولي الجديد للبحار .

المبحث الأول
الأساس القانوني لإختصاص السلطة في المسائل البيئية

تتمع السلطة بشخصية قانونية دولية كاملة ، وتكون لهــا الأهليــة القانونيــة اللازمة لممارستها لوظائفها وتحقيق الاهداف المنوط بها تحقيقها . ولقد أكــدت ذلك المادة ١٧٦ من الإتفاقية الجيدة حيث نصــت علــى أن " تكــون للســلطة شخصية قانونية دولية ، وتكون لها من الأهلية ما يلزم لممارسة وظائفها وتحقيق مقاصدها " ويترتب على ذلك أن السلطة هي منظمة دولية لها شخصية قانونيــة دولية ، بإعتبارها شخصا من أشخاص القانون الدولي العام مهمتهــا الإشــراف على النشاط الذي يجري في منطقة التراث المشترك . وبما إننا في مجال حماية البيئة البحرية ضد التلوث ؟.

وللإجابة على هذا التساؤل نبادر بداية إلى القول بأن المنظمة الدولية بوجه عام تنشأ بواسطة معاهدة أو إتفاق دولى يعقد بين الدول المنشأة لها ، وتمنح المنظمة بمقتضي هذا الإتفاق أو هذه المعاهدة إختصاصات محددة لتحقيق الأهداف التي أنشئت من أجلها، ومن أهم الأهداف المنوط بالسلطة تحقيقها وفقا للإتفاقية ، العمل على حماية البيئة البحرية ضد التلوث والعمل على مكافحته والحد من آثاره وذلك وفقا لنص المادة ١٤٥ التي جاءت بنص صريح وقاطع بتخويل السلطة بالاختصاص في مسائل حماية البيئة البحرية في المنطقة، حيث نصت أن تعتمد السلطة قواعد وأنظمة وإجراءات مناسبة تهدف إلى منع التلوث والأخطار الأخري التي تهدد البيئة البحرية .وبناءا على ذلك فإن إختصاص السلطة في حماية البيئة البحرية يجد أساسه القانوني في الاتفاقية المنشأة لها وفقا لنص المواد ١٤٥، المواد ١٤٦ ، ١٦٢ ، ١٥٥ من الاتفاقية ([1]).

المبحث الثانى
هيئات السلطة

نصت المادة ١٥٨ من الإتفاقية على أن :

١- تنشأ بهذا جمعية ، ومجلس أو أمانة بوصفها الهيئات الرئسية للسلطة .

٢- تنشأ بهذا ، المؤسسة وهى الهيئة التى تؤدى السلطة بواسطتها الوظائف المشار إليها فى الفقرة ١ من المادة ١٧٠.

٣- يجوز أن تنشأ وفقا لهذا الجزء من الهيئات الفرعية ما قد يعتبر ضروريا .

---

1) حول الاهلية القانونية التي تتمتع بها السلطة ، وهل تتمتع السلطة ، وهل تتمتع السلطة بالشخصية القانونية الدولية الكاملة أو المحددة ، راجع كل من : أ.د/ محمد طلعت الغنيمي ، المرجع السابق ، ص ٣١٢ -٣١٣ ، أ.د/ صلاح عامر ، المرجع السابق ص٤١٠ -٤١٧.

٤- تكون كل واحدة من الهيئات الرئيسية وكذلك المؤسسة ، مسئولة عن ممارسة الصلاحيات والوظائف التى تمنح لها

وتتجنب كل منها فى ممارستها لهذه الصلاحيات والوظائف الممنوحة لهيئة أخرى أو يعرقل ممارستها . ويلاحظ على النص السابق أن الإتفاقية عددت الهيئات المنبثقة عن السلطة وهى كما يلى :

١- الجمعية : تتألف الجمعية من أعضاء السلطة كافة (المادة ١/١٩٥) وتنتخب كل دورة رئيسها ومن يلزم إنتخابهم من الأعضاء لتشكيل مكتبها ولا يصح إجتماع الجمعية إلا بحضور أغلبية أعضائها .

٢- المجلس: وهو الجهاز التنفيذى للسلطة ، ويقابل مجلس الأمن فى الأمم المتحدة ، والأصل أن يعمل بصفة دائمة، وليس بنظام الدورات كما هو الشأن بالنسبة للجمعية .

٣- الأمانة : وتشكل من الأمين العام وهو المسئول الإدارى الأعلى فى السلطة وتعينه الجمعية بناء على توصية المجلس .

٤- المؤسسة : وهى التى تقوم بأوجه النشاط فى المنطقة بطريقة مباشرة ويجوز لها فى ممارستها لوظائفها الدخول فى ترتيبات نيابة عن السلطة. وتكون للمؤسسة شخصية قانونية دولية وتكون لها الأهلية القانونية اللازمة للاضطلاع بوظائفها وتحقيق أغراضها وتمارس ا'مالها وفقا للنظام الأساسى المرفق بالاتفاقية(١) .

٥- المحكمة : وتختص بالفصل فى جميع المنازعات المتعلقة بتفسير وتطبيق الأحكام والأنظمة والإجراءات الخاصة بالمنطقة وفى شروط وأحكام أية عقود تدخل فيها السلطة.

---

[1]) ويرى الأستاذ الدكتور صلاح عامر أن النسخة العربية من الإتفاقية عندما استخمت كلمة المؤسسة ترجمة لكلمة Enterprise فهى من وجهة نظره ترجمة خاطئة ، لأن كلمة المؤسسة تقابل فى اللغة الفرنسية كلمة Etablissement ، ويرى سيادته أن اللفظ الصحيح هو المشروع ويستخدم سيادته هذا اللفظ فى كتاباته .= = بينما يبقى أ.د/ الغنيمى على كلمة المؤسسة بإعتبارها الترجمة الصحيحة لكلمة Enterprise ويستخدم سيادته المؤسسة فى كتاباته المختلفة . ونحن من وجهة نظرنا نرى الإبقاء على لفظ المؤسسة بإعتباره اللفظ الذى اتت به الترجمة العربية للإتفاقية لمنع اللبس.

المبحث الثالث
أختصاص السلطة فى مسائل حماية البيئة البحرية من
التلوث وفقا لقواعد القانون الدولى الجديد للبحار

تمهيد وتقسيم

كان موضوع حماية البيئة الحبرية ضد التلوث من أهم الموضوعات التـــى استحوذت على الجانب الأكبر من المناقشات والاقتراحـــات أثنـــاء اجتماعـــات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار، حتى أن المؤتمر أنشأ لجنة رئيســـية وهـــى اللجنة الثالثة المنبثقة عنه لمعالجة ودراسة المسائل المتعلقة بصون البيئة البحرية والعمل على مكافحة التلوث البحرى والسيطرة عليه والحد من آثاره .

وإذا كان موضوع الحفاظ على البيئة البحرية ومنع تلويثها قد حظى باهتمام كبير من جانب اللجنة الرئيسية الثالثة، إلا أنه قد حظى بنفس الاهتمام من جانب اللجنة الرئيسية الأولى التى اهتمت بمعالجة الموضوعات التى تتعلق باســـتخدام قاع البحار والمحيطات الموجودة خارج حدود الولاية الوطنية فـــى الأغـــراض السلمية (لجنة قاع البحار) ، وذلك لأهمية موضوع المحافظـــة علـــى البيئـــة البحرية فى هذه المناطق وانسحاب آثـــار تلويهـــا علـــى المواقـــف السياســـية والاقتصادية لدول العالم المختلفة ([1]).

وإذاكانت غالبية القواعد التي إنطوي عليها الجزء الحادي عشر من الإتفاقية وهو الجزء الخاص بالمنطقة (المواد ١٣٣إلى ١٩٢) هو مـــن قبيـــل القواعـــد المتعلقة بالتنظيم ، إلا أن هناك عددا من المواد التي إنطوى عليها هـــذا الجـــزء

[1]) راجع : وثائق مؤتمر الامم المتحدة الثالث للبحار التالية :
DOC . A/CONF62/ WP .8.7MAI 1975.
DOC.A/CONF.62/WP8/REV./,6MAI1976
– راجع المواد ١٦٥،١٦٢،١٥٥،١٥٣،١٤٧،١٤٥، من الاتفاقية العامة لقانون البحار عام ١٩٨٢.

تتعلق بتخويل السلطة الدولية بالإختصاص المطلق في مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث البحري والعمل علي خفضه والسيطرة عليه والسلطات المخولة للسلطة في مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن النشاطات المختلفة المتعلقة بإستثمار المنطقة ، وتتدرج من حقها في أن تعتمد القواعد والأنظمة المختلفة من أجل ضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الأثار التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة ، كما لها أيضا سلطة الرقابة على أوجه الأنشطة المختلفة ، ولها أن توقف أي نشاط يمكن أن يسبب أثارا ضارة للبيئة البحرية ، كما تخول أيضا سلطة دراسةالعقود المقدمة للإستغلال ورفض المشاريع التي يمكن أن تنطوي على أعمال يترتب عنها تلويث للبيئة البحرية .

وسوف نتناول كل من هذه السلطات بقدر من الإيجاز وفقا للتقسيم التالي :

الفرع الأول
اختصاص السلطة في سن القواعد والأنظمة
لضمان حماية البيئية البحرية من التلوث

جاء بالمادة ١٤٥ من الإتفاقية " تتخذ التدابير اللازمة وفقا لهذه الإتفاقية فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الأثار الضارة التي قد تنشأ عن هذه الانشطة . وتحقيقا لهذه الغاية ، تعتمد السلطة قواعد وأنظمة وإجراءات مناسبة تهدف ، بين أمور أخرى إلى :

أ – منع التلوث والاخطار الأخري التي تهدد البيئة البحرية، بما فيها الساحل وخفضها والسيطرة عليها، وكذلك منع الإخلال بالتوازن الأيكولوجي للبيئة، البحرية، مع إيلاء إهتمام خاص إلىضرورة الحماية من الأثار الضارة لأنشطة مثل التنقيب ، والكراءة والحفر ، والتخلص من الفضلات ، وإقامة

وتشغيل أوصيانة المنشآت ، وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة .

ب – حماية وحفظ الموارد الطبيعية للمنطقة ومنع وقوع ضرر بالثروة النباتية أو الحيوانية في البيئة البحرية "

ويلاحظ على النص السابق أن الإتفاقية حددت نطاق إختصاص السلطة في هذا المجال حيث حصرت إختصاص السلطة بإعتماد القوانين والأنظمة والإجراءات المناسبة التي تهدف إلى تحقيق الحماية الفعالة للبيئة البحرية من التلوث الذي قد ينشأ عن الأنشطة المتعلقة بقيعان البحار والمحيطات فقط دون التدخل في المياه العلوية للمنطقة حيث يسود مبدأ حرية الملاحة والتحليق .

الفرع الثانى
اختصاص السلطة فى الرقابة والإشراف على الأنشطة فى المنطقة بهدف حماية البيئة البحرية

إذا كان حق السلطة بإعتماد القوانين والأنظمة البيئة البحرية ضد التلوث لم يتوقف عند هذا الحد ، بل خولت لها الإتفاقية الإختصاص المطلق في الرقابة وال؟إشراف على أوجه النشاطات التي تجري في المنطقة(1) ، حيث نصت المادة ١٦٢ من الإتفاقية على أن المجلس (الهيئة التنفيذية للسلطة) وفقا لحكم الفقرة الثانية منها يختص بالمسائل الأتية :

1) أشارت المادة ١٦٣ من الاتفاقية في لجنتين نظمت الأوضاع الخاصة بتشكيلها ، ووضعت القواعد العمة التي تحكم ممارستها للأعباء والمهام المسند إليهما ، هما لجنة التخطيط الإقتصادي ، واللجنة القانونية والتقنية فتتكون كل لجنة من١٥ عضوا ، يقوم المجلس بإنتخابهم من بين المرشحين الذين تتقدم الدول الأطراف بأسمائهم ، على أن يراعي في اختيارهم التوزيع الجغلافي العادل ، وتتوافر لديهم المؤهلات المناسبة والخبرة الكافية في المسائل الإقتصادية أو القانونية أو البيئية .

أ- الإشراف على تنفيذ أحكام الجزء الحادي عشرمن التفاقية المتعلقة بجميع المسائل والأمور التي تقع ضمن إختصاص السلطة وينسـقة ، ويوجـه نظر الجمعية الي حالات عدم الإمتثال .

ب-يمارس رقابة علي الأنشطة في المنطقة

ت-يصدر أوامر في حالات الطوارئ ، يجوز أن تشمل إيقاف العمليات أو تعديلها من أجل منع الحاق ضرر خطير بالبيئة البحريـة يـنجم عـن الأنشطة في المنطقة .

ث-ينشئ الأليات المناسبة لإدارة جهاز مفتشين والإشراف عليه يقوم بتفقـد الأنشطة في المنطقة لتقرير ما إذا كان يجري الإمتثال للجزء الحـادي عشر ولقواعد السلطة وأنظمتها واجراءاتها لأحكام وشروط أي عقد مع السلطة.

كما تختص اللجنة القانونية والتقنية وهي احدي هيئات المجلس وفقا لنص الفقرة الثانية من المادة ١٦٥ من الإتفاقية ([1]) بما يلي :

أ) التقدم – بناءا علي طلب المجلس – بتوصيات بشأن ممارسة وظـائف السلطة .

---

[1]) وكان قد سبق نص المادة المذكورة مشاورات مكثفة وإقتراحات عديدة تهدف ضمن ما تهدف إلى حماية البيئة البحرية ضد التلوث، ففى دورة المؤتمر الثالثة أثناء إنعقاد اللجنة الأولى المنبقة عن المـؤتمر تقـدم منـدوب العراق بوصفه رئيسا لمجموعة البلدان السبعة والسبعين بإقتراحات ضـمنها فـى الوثيقـة . (A/ CONF . 62/C.3/L.12) تهدف جميعها إلى ضرورة أن تكفل السلطة الدولية ضمن نطاق إختصاصاتها أن تنشـأ فـي الدول النامية مراكز إقليمية ، للبحث العلمي والتكنولوجي البحري . وتشمل وظائف هذه المراكز من ضـمن وظائفها الاساسية إعداد البرامج الدراسية المتصلة بصون البيئة البحرية ومكافحة التلوث البحري في المنطقـة الدولية . ولقد جاء نص المادة المذكورة متأثرا غلى حد كبير بالإقتراح المقدم من دول السبعة والسبعين . راجع : إبراهيم الدغمة ، المرجع السابق ، ص ١٤٢.

ب) إستعراض خطط العمل الرسمية لأوجه النشاط في المنطقـة ، وتقـدم التوصيات المناسبة إلى المجلس .

ج) تقوم اللجنة بإعداد تقديرات للآثار البيئية التي تترتب على أوجه النشاط في المنطقة .

د) التقدم بتوصيات إلى المجلس بشأن حماية البيئة البحرية .

ه) التقدم الى المجلس بتوصيات بشأن برنامج للرصد ليراقب ويقيس ويقوم ويحلل ، بأساليب علمية ، وعلى أساس منتظم ، المخـاطر أو الأثـار المترتبة علي تلويث البيئة البحرية الناجم عن أوجه النشاط فى المنطقة .

و) التقدم بتوصيات إلى المجلس بإصدار أوامر فى حالات الطوارىء يجوز أن تشمل إيقاف العمليات أو تعديلها ، لمنع إلحاق ضرر خطير بالبيئـة البحرية ينجم عن أوجه النشاط فى المنطقة ، ويعطى المجلس الأولويـة للنظر فى هذه التوصيات.

ز) التقدم بتوصيات إلى المجلس بعدم الموافقة على إستغلال قطاعات مـن جانب المتعاقدين أو المؤسسة فى الحالات التى تتوافر فيها أدلـة قويـة تبين وجود خطر إلحاق ضرر بالبيئة البحرية.

ح) التقدم إلى المجلس فيما يتعلق بإدارة جهاز للتفتيش لتفقد أوجه النشاط فى المنطقة لتقرير مدى الإمتثال للجزء الحادى عشـر ولقواعـد السـلطة وأنظمتها وإجراءاتها ، ولأحكام وشروط أى عقد مع السلطة.

ويلاحظ على النص السابق أن السلطة لها أن تباشر مـن خـلال أجهزتهـا المعنية الرقابة والإشراف على الأنشطة المختلفة في المنطقة وهذه الرقابـة وإن كانت تنتهج نهجا علاجيا يتمثل في الرقابة علي النشاطات التـي تجـري فـي المنطقة وهذه الرقابة وإن كانت تنتهج نهجا علاجيا يتمثل فـي الرقابـة علـى

النشاطات التي تجري في المنطقة ، إلا أنها لها أيضا وظيفة وقائية تتمثل في التقارير البيئية المقدمة من قبل لجنة التخطيط الإقتصادي واللجنة القانونية التقنية والتي تصل أحيانا إلى حد التوصية إلى المجلس بعدم قبول طلب الاستثمار لإنطوائه على معنى الأضرار أو احتمال الأضرار بالبيئة البحرية .

الفرع الثالث
اختصاص السلطة بوقف الأنشطة
التى يتسبب عنها أضرار بيئية والعقاب عليها

إذا كانت الإتفاقية قد خولت للسلطة حق اتخاذ ما يلزم من اجراءات لمكافحة تلوث المنطقة تتمثل في إختصاصاتها في اعتماد القوانين والأنظمة البيئية ومراجعة طلبات الاستثمار ، فإنها لم تكتفي بهذا الحد ، بل وصل الأمر إلى لحد التدخل لوقف الأنشطة التي تسببت أو قد يتسبب عنها أضرار بالبيئة البحرية ، أو حتي توقيع بعض العقوبات على المتعاقدين في حالات عدم إحترامهم للقواعد المتعلقة بالإستغلال في المنطقة مما يترتب عليه تلويث للبيئة البحرية . ولقد أكدت المادة ١٦٢ من الاتفاقية نفس المعنى حيث نصت على أنه للمجلس أن يصدر أوامر في حالات الطوارئ ، يجوز أن تشمل إيقاف العمليات أو تعديلها ، من أجل منع إلحاق ضرر خطير بالبيئة البحرية ينجم عن الانشطة في المنطقة (1)

ومن ناحية أخري تملك السلطة توقيع بعض العقوبات علي المتعاقدين في حالات عدم إحترامهم للقواعد المتعلقة بالغستغلال في المنطقة ، وذلك على النحو الذي فصلته المادة ١٨ من المرفق الثالث التي جاء بها .

1) ولقد نصت المادة ١٦٢ من الجزء الحادي عشر من الغتفاقية على ما يلي : =

= أ- على المجلس أن :

-يصدر أوامر في حالة الطوارئ ، يجوز أن تشمل إيقاف العمليات أو تعديلها ، من أجل منع إلحاق ضرر خطير بالبيئة البحرية ينجم عن الانشطة في المنطقة .

- يرفض الموافقة على استغلال قطاعات من قبل المتعاقدين أو المؤسسة في الحالات التي تتوافر فيها أدلة قوية تبين وجود خطر إلحاق ضرر جسيم بالبيئة البحرية "

١- يجوز وقف حقوق المتعاقدين بموجب العقد أو انهاؤها في الحالتين التـــاليتين فقط

أ- إذا لم يتقيد المتعاقد بقرار نهائي ملزم ينطبق عليه صادر عن الهيئة المعينـــة بتسوية المنازعات .

ب- وإذا لم يتقيد المتعاقد بقرار نهائي ملزم ينطبق عليه صادر عن الهيئة المعينـــه بتسوية المنازعات .

ويلاحظ على نص البند أ من الفقرة الاولى من المادة السابقة بشأن سلطة توقيع العقوبة على المتعاقدين ، أن للسلطة الحق في توقيع هذه العقوبات علي أنشطة التـــي تســـفر عنهـــا إنتهاكات جسيمة ومتعمدة ومستمرة تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية بإعتبار مسائل حمايـــة البيئة من أهم الموضوعات التـــي أولتهـــا الإتفاقيـــة الجديـــدة للبحـــار عـــام ١٩٨٢ أهميةخاصة، وأن الإخلال بسلامة البيئة البحريـــة يعتبـــر إنتهاكـــا لقواعـــد وأنظمـــة وإجراءات السلطة .

الباب الرابع
الإختصاصات في حماية البيئة البحرية
ضد اللوث الناجم عن الإغراق

تمهيد وتقسيم :

إن التخلص من المخلفات والعوادم المختلفة للجنس البشري في البحار عـن طريق الإغراق ، كانت وما زالت هي الطريقة المثلي في نظر الإنسان، نظـرا لأنه يعتقد منذ القدم أن البيئة البحرية يمكنها أن تستوعب كل العوادم البشـرية والمخلفات المتخلفة عن نشاطاته المختلفة.

ويعتبرتلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق من أهم بل اخطـر مصـادر التلوث البحري نظرا لما ينطوي عليه هذا المصدر من خطورة بالغـة نتيجـة لزيادة حجم العوادم التي أغلرقت في البحار والمحيطات وتنوع مصادرها .

ويعتبر الإغراق من أهم المصادر التي أثارت جدلا حول إختصاص الدولـة الساحلية ودولة العلم في حالة ما إذا تم الإغراق في المناطق التي تخضع للولاية الاقليمية للدولة الساحلية أو تلك التي لا تخضع للولاية الإقليمية للدولة الساحلية أو تلك التي لا تخضع لولايتها .

ولقد كانت وما زالت هناك جهود مكثفة من قبل المجتمع الدولي ، سواء عن طريق الاتفاقيات الدولية الجماعية أو عن طريق إلزام الدولة الساحلية بوضـع المعايير المختلفة لمكافحة ظاهرة تلوث البيئة البحرية عن طريق إغراق العوادم والمخلفات . ولذلك فإننا سوف نتناول هذا الموضوع وفقا للتقسيم التالي :

الفصل الأول : تعريف الاغراق وفقا لأحكام القانون الدولي – وتحديد مصادره

الفصل الثاني : الاختصاص في حماية البيئة البحرية ضد الاغراق وفقا لأحكام القانون الدولي التقليدي واتفاقيات منع التلوث البحري .

الفصل الثالث : الاختصاص في حماية البيئة البحرية ضد الإغراق وفقا لأحكام القانون الدولى الجديد للبحار.

الفصل الأول
تعريف الاغراق وفقا لأحكام القانون الدولى وتحديد مصادره

تمهيد وتقسيم :

تعتبر عملية اغراق النفايات والمخلفات الخطرة في البيئة البحرية من أهم بل أخطر المسائل التي حازت على اهتمام الاوساط الدولية والتجمعات الاقليمية وحتى على المستوى الوطني ، نظرالما ينطوي عليه هذا المصدر من خطورة بالغة نتيجة لزيادة حجم العوادم المغروقة في البيئة البحرية وتنوع مصادرها ولقد رأينا أن نتعرض بداية حين تناولنا للإغراق كمصدر من مصادر تلوث البيئة البحرية ، لتحديد ما هيته ومصادره المختلفة على أن يكون ذلك وفقا للتقسيم التالي :

المبحث الأول : تعريف الإغراق .

المبحث الثاني : مصادر الإغراق .

المبحث الاول
تعربق الإغراق

عرفت الفقرة الأولى من المادة الثالثة من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري بإغراق النفايات وغيرها من المواد الأخري الموقعة في لندن عام ١٩٧٢ ، الاغراق بأنه :

أ- أي تخلص متعمد من النفايات أو المواد الأخري في البحر من السفن أو الطائرة أو الأرصفة أو غيرها من المنشآت الصناعية الموجودة في البحرية .

ب-أي تخلص متعمد في البحر من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من المنشآ الصناعية الموجودة في البحر . ولا يعتبر إغراقاوفقا لأحكام هذه الإتفاقية ما يلي :

١) التخلص في البحر من النفايات أو المواد الأخرى الناجمة عن التشغيل المادي للسفن والطائرات والأرصفة أو غيرها من المنشآت الصناعية الموجودة في البحر أو المتخلفة عنها ، وكذلك معداتها بخلاف النفايات أو غيرها من المواد التي تنقل بواسطة السفن أو إليها أو إلى الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من المنشآت الصناعية التي تعمل في البحر بغرض التخلص من مثل هذه المواد أو المتخلفة عن معالجة مثل هذه المواد ، أو غيرها من المواد على مثل هذه السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو المنشآت .

٢) وضع المواد بهدف غير مجرد التخلص منها ، بشرط أن لا يتعارض ذلك وأهداف هذه الاتفاقية .

ج) التخلص من النفايات وغيرها من المواد الناشئة مباشرة أو متعلقة باستكشاف واستغلال عمليات الموارد المعدنية من قاع البحر في المناطق البحرية المواجهة للشاطئ لا تشمل نصوص هذه الاتفاقية ([1])

---

(١) راجع IMCO , " International Governmental Conference on the Convention on Dumping of Wastes at Sea , " London , 30 October , 13 November , 1972 , London , 1976 , P .22

وراجع : نص الإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري بإغراق النفايات وغيرها من المواد الأخرى الموقعة في لندن عام ١٩٧٢ .

باللغة الانجليزية فى:

Timagenis,"International Control of Marine Pollution ",op.cit, pp.673-688.

كما عرفت إتفاقية الأمم المتحدة الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ الإغـراق فـي المادة الأولى المعنونة تحت عنوان المصطلحات المستخدمة والنطـاق ، حيـث نصت الفقرة الخامسة منها على ما يلي :

أ – يعني " الإغراق "

١– أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية .

٢– أي إغراق متعمد في البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصـفة أو غيـر ذلك من التركيبات الاصطناعية .

ب– لا يشمل الإغراق ما يلي :

١– تصريف الفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو غيرها من التركيبات الاصطناعية أو الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو ينتج عنه ، وذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التـي تنقل بواسطة أو إلى سفن أو طائرات أو أرصفة أو تركيبات اصطناعية أخرى في البحر تشغل لغرض التخلص من مثل هذه المواد ، أو تنتج عن معالجة هذه الفضلات أو المواد الأخرى علـى مـتن تلـك السـفن أو الطائرات أو الأرصفة أو التركيبات ([1]).

1) نصت المادة الأولى من الاتفاقية الدولية لمنع تلويث البحار بالزيت عـام ١٩٥٤ علـى أن الإلقـاء يتعلـق بالزيوت أو بمزيج زيتي فهو أي إلقاء أو تسرب مهما كان سببه . وقد يكون الإلقاء عمديا ، كمـا قـد يكـون عرضيا وقد ظل تعريف الإلقاء على ما هو عليه بعد تعديل الاتفاقية في عام ١٩٦٢ – بينما لم تتعرض الاتفاقية الدولية بشأن التعديل في أعالي البحار في حالات حوادث التلويث بالزيت لعام ١٩٦٩ لمعنـى الإلقـاء، فـإن الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلويث بالزيت لعـام ١٩٦٩ ، وإن كانـت لـم تتعـرض لتعريف الإلقاء صراحة إلا أنه يفهم من نصوصها أنها تفرق بين الإلقاء والتسرب .
– للزيادة في التفاصيل ، راجع الدكتور عطية صالح ، المرجع السابق ، ص ٤٩٩ .

٢- إيداع مواد لغرض غير مجرد التخلص منها ، بشرط ألا يتعارض هـذا الإيداع مع مقاصد هذه الاتفاقية، ويلاحظ أن معنى الإغراق وفقا للتعريف الذي أوردته اتفاقية لندن عام ١٩٧٢ لمنع اغراق الفضلات في البحـر ، ووفقا للتعريف الذي أوردته اتفاقية الأمم المتحدة للبحـار عـام ١٩٨٢، يختلف عن معنى الإلقاء الذي يقصد به إلقاء أو تسرب المزيج الزيتي أيا كان سببه في البيئة البحرية. فالإغراق وفقا لما سبق من تعريفات يقصد به أنه أي تخلص عمدي من النفايات وغيرها من المواد يتم من السفن في البحار والمحيطات، كما يشمل أيضا أي تخلص عمدي للفضـلات مـن السفن بإغراقها في البحر، في حين أن كل الاتفاقيات التي تناولت تحديـد معنى الإغراق أخرجت من نطاق الإغراق الفضلات والنفايات الناتجـة عن العمليات العادية للسفن .

المبحث الثاني
مصادر الإغراق

يعني الإغراق بوجه عام العوادم ذات المصادر الأرضية والمحملة على السـفن والطائرات أو من الأرصفة القارية ، وذلك بغرض التخلص منها فـي البيئـة البحرية ، وهذا التخلص يتم بواسطة طريقتين إما بإغراقها تحت سـطح المـاء لتستقر على القاع ومثال ذلك إغراق المواد الصلبة للمجاري ، وإما بوضعها في مصندقات وإغراقها في البحار والمحيطات ([1]) . ويشكل إغراق العـوادم فـي البحار مصدراً أساسياً من مصادر التلوث البحري ، نظرا لزيادة حجم – العوادم المغروقة وتنوع مصادرها التي نذكر منها على سبيل المثال :

- العوادم البشرية (المخلفات الصلبة للمجاري)
- المخلفات الصناعية بكافة أنواعها وأشكالها .

---

2) راجع تلك المصادر بقدر من التفصيل في Ibid , PP . 109 -123

- المخلفات الكيميائية .
- مخلفات المعادن الثقيلة .
- مخلفات البتر وكيمياويات .
- المبيدات الحشرية .
- المواد الغير عضوية .

وتعتبر عملية إغراق المخلفات المشعة في البحار والمحيطات من أهم مصادر العوادم المغروقة على وجه الإطلاق وأخطرها تأثيراً علـــى البيئـــة البحريـــة ، ويرجع اكتشاف تأثيرها إلى عام ١٩٤٦ ، عندما أتضح أن هناك بعض المواقع التي تم الإغراق فيها بمعرفة الحكومة الأمريكية قد تخلف عنها تشرب نظـــائر مشعة أدت إلى كوارث بيئية في منطقة الإغراق ([1]).

والجدير بالذكر أن إغراق المخلفات الخطرة وغيرها من المواد الأخرى فـــي البحار والمحيطات قد يكون بواسطة السفن أو الطائرات كما قـــد يكـــون مـــن الأرصفة الثابتة والدائمة فى البيئة البحرية . ونظرا لما يمثـــل الإغـــراق مـــن أخطار مدمرة على البيئة البحرية يصعب إزالتها أو معالجة أثاره لعـــدة قـــرون وبخاصة إغراق النفايات المشعة ، فإن القانون الدولى متمثلا فـــى الإتفاقيـــات الدولية المعينة بمكافحة التلوث البحرى وأهمها على سبيل المثـــال– اللاإتفاقيـــة

---

1) حيث كانت الحكومة الأمريكية منذ بداية عام ١٩٤٦ تعتبر أن الطريقة المثلى للتخلص من الفضلات المشعة هو بوضعها في اسطوانات تسع الواحدة ٥٥ جالون وتغلق بالخرسانة جيدا ثم يتم إغراقها في قاع المحيـــات . وللوقوف على تأثير إغراق هذه = = المخلفات على البيئة البحرية فقد أجريت إحصائية بمعرفة جهـــاز شـــئون البيئة بالولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٤٦ على مناطق بحرية تم إغراق مخلفات مشعة فيها ومناطق أخرى تركت دون إغراق ، واتضح أن هناك علاقة بين تسرب النظائر المشعة للبيئـــة البحريـــة وعمليـــة الإغـــراق ووجدت المناطق الأخرى خالية تماما من أي تأثيرات اشعاعية .

– راجع : Robert , A Shinn , op cit , p 18

الدولية لمنع التلوث البحرى الناجم عن إغراق المخلفات وغيرها مــن المــواد الموقعة فى لندن عام ١٩٧٢ ، قد وضع القواعد والمعايير بشأن تنظيم عمليــة الإغراق للمخلفات فى البيئة البحرية . فنجد أن إتفاقية لندن الموقعة عام ١٩٧٢ قد ألحقت بها ثلاثة ملاحق تتضمن أسماء المواد والنفايات التى تعنى بها هــذه الإتفاقية، وتبدو أهمية هذه الملاحق فى أنها تدرجت فى تحديد المــواد الملوثــة حسب أهميتها وخطورتها على البيئة على وجه الإطلاق نظرا لخطورتها الشديدة ، بينما تناولت القائمة الثانية ذكر النفايات الأخرى الأقــل خطــورة وحرمــت إغراقها تحريما نسبيا بمعنى ضرورة إستصدار تصاريح خاصة لها قبل إغراقها بمعرفة السلطات الوطنية لكل دولة ساحلية تطل على المنطقة المعنيــة المــراد الإغراق فيها، فى حين أدرج فى القائمة الثالثة كافة أنــواع النفايــات والمــواد الأخرى عدا الأنواع المدرجة فى الملحق الأول والثــانى ، علــى أن يشــترط لإغراقها تصاريح عامة تستصدر من السلطات الوطنية المختصة (١)

الفصل الثانى
الاختصاص فى حماية البيئة البحرية ضد الإغراق
وفقا لأحكام القانون الدولى التقليدى للبحار واتفاقيات منع التلوث البحرى

تمهيد وتقسيم

يشكل إغراق العوادم في البحار مصدراً أساسياً من مصادر التلوث البحــري مما حذا بجماعة الدول إلى العمل على زيادة الاهتمام به ســواء داخــل نطــاق القانون الدولى التقليدى للبحار أو للاتفاقيات الجماعية الإقليمية والدولية .

[1] راجع نص الإتفاقية والملاحق المدرجة ها فى : Timagenis op. cit, pp. 665-687.

وسوف نتعرض في هذا الفصل لأحكام القانون الدولى التقليدى للبحار فـــي تأمين البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن الإغراق وكذا التعرض لأهم القواعد والمعايير التي انطوت عليها أحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري النـــاتج عن إغراق المخلفات والمواد الأخرى الموقعة في لندن عام ١٩٧٢ ، وذلك وفقا للتقسيم التالي :

المبحث الأول : عدم كفاية قواعد القانون الدولي التقليدى البحرى للمحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث من الإغراق .

المبحث الثانى : الاختصاصات فى مسائل مكافحة التلوث البحرى النـــاتج عـــن الإغراق وفقا لأحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث بالإغراق الموقعة في لندن عام ١٩٧٢.

المبحث الأول
عدم كفاية قواعد القانون الدولي التقليدى البحرى
للمحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث من الإغراق

جاءت أحكام القانون الدولي التقليدي للبحار متمثلا فـــي اتفاقيـــات جنيـــف الأربع لعام ١٩٥٨ خلوا من النص صراحة على قواعد وأحكام بشأن مكافحـــة التلوث البحري الناجم من إغراق المخلفات الخطرة وغيرها من المواد الأخرى في البيئة البحرية ، اللهم إلا إشارة عامة نجدها في نص المادة ٢٥ من اتفاقيـــة أعالي البحار باعتبارها إحدى اتفاقيات جنيف الأربع ، تعتبر أول خطوة جـــادة على طريق الكفاح ضد التلوث البحري الناتج عن الإغراق داخل إطار القـــانون الدولي البحري ، حيث نصت هذه المادة على أن :

١- كل دولة ملزمة باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلوث البحار الناتج عن إغراق المخلفات المشعة مع الوضع في الاعتبار جميع القواعد واللوائح التي تضعها المنظمات الدولية المختصة .

٢- كل دولة ملزمة بالتعاون مع المنظمات الدولية المختصة في وضع الإجراءات الرامية إلى منع تلوث البحار أو الهواء الذي يعلوها والناتج عن أي نشاط يتضمن استخدام المواد المشعة أو أي طاقة أخرى ضارة .

ويلاحظ على النص السابق أنه يتناول مسألة المحافظة على البيئة البحرية ضد التلوث الناتج عن الإغراق بطريقة شمولية ، دون الدخول في تفصيلات دقيقة تتعلق بفرض التزامات محددة تتفرع من الالتزام العام الذي أوردته ، وهذا مما جعل النص يفقد قيمته القانونية عند التطبيق العملي .

المبحث الثانى
الاختصاصات فى مسائل مكافحة التلوث البحرى الناتج عن الإغراق وفقا لأحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث بالإغراق الموقعة في لندن عام١٩٧٢

عقد في لندن في نوفمبر عام ١٩٧٢ مؤتمر للحكومات خصص لوضع القواعد والأحكام اللازمة بهدف مكافحة التلوث البحري الناجم عن إغراق المخلفات الخطرة وغيرها من المواد الأخرى في البحار والمحيطات ([1]). وكان انعقاد هذا المؤتمر يمثل أولى الخطوات الجادة في سبيل الكفاح ضد التلوث البحري الناجم عن الإغراق على المستوى الدولي ([2]). وتوصل المؤتمر إلى

1) سوف يقتصر حديثنا هنا على الاتفاقيات الدولية في مجال التلوث الناجم عن الإغراق ونحيل لدراسة الاتفاقيات الإقليمية في هذا الشأن لما سبق من هذا الرسالة ص ١١٥ وما بعدها .

2) والجدير بالذكر أنه كان قد حضر هذا المؤتمر ثمانون دولة و١٢ دولة أخرى حضرت كمراقب بالإضافة إلى اشتراك تسعة منظمات دولية في أعمال المؤتمر .

إقرار اتفاقية دولية لمنع التلوث البحري الناتج عن الإغراق ، عرضت للتوقيع عليها في لندن ابتداء من ديسمبر عام ١٩٧٢ ([1])، ولقد أشارت ديباجة هذه الاتفاقية إلى أهمية البيئة البحرية وما بها من أحياء مائية للبشرية ، ونصت المادة الأولى من نفس الاتفاقية على التزام عام يقع على الدول الأطراف وهو التزامها بمراقبة كافة مصادر التلوث البحري وخاصة النفايات التي تؤدي إلى الإضرار بصحة الإنسان ، أو الإضرار بالموارد الطبيعية للبحار ، أو تعوق استخداماته الأخرى المشروعة . كما نصت المادة الرابعة من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري الناتج عن الإغراق الموقعة في لندن عام ١٩٧٢ على التزام كافة الدول الأطراف بحظر إجراء أي عملية إغراق للنفايات في البحر إلا بتصريح ([2]).

ومما هو جدير بالذكر أن الاتفاقية قدمت ثلاث قوائم للنفايات ، إحداهما (سوداء) وتشمل المواد الأكثر خطورة والتي لا يمكن الترخيص بإغراقها في البحر إلا في حالة الضرورة القصوى ، والأخرى (رمادية) وتشمل المواد الأقل خطورة والتي يمكن السماح بإغراقها بموجب تصاريح خاصة وبشروط معينة وفي مناطق معينة ، وخارج هاتين القائمتين تندرج باقي المواد التي يشترط لإغراقها مجرد الحصول على إذن وذلك بعد التحقق من طبيعتها ، وعلى كل دولة أن تحدد الجهة المختصة داخليا بمنح هذه التراخيص ووضع العقوبات التي يجب أن توقع على كل المخالفات التي تحدث .

---

1) ولقد تم تعديل الاتفاقية الدولية لمكافحة التلوث البحري النجم عن إغراق المخلفات وغيره من المواد الأخرى الموقعة في لندن عام ١٩٧٢ وذلك في أعوام ١٩٧٨ ، ١٩٨٠ . وحتى عام ١٩٨٤ لم تنضم جمهورية مصر العربية إلى هذه الاتفاقية ولم توافق على تعديلاتها في حين أن هناك ستة دول عربية وافقت على اتفاقية عام ١٩٧٢ دون الموافقة على تعديلاتها . وهذه الدول هي الأردن ، ليبيا ، عمان ، تونس ، الإمارات العربية المتحدة .

2) راجع نص المادة الرابعة من الاتفاقية في : Ibid , pp 680 – 686 .

ومن أهم الاستحداثات الجديدة في مجال الاتفاقيات الدولية الجماعيـة بشـأن مكافحة التلوث البحري بصفة عامة ، هو ما انطوت عليه أحكام اتفاقيـة منـع التلوث الناتج عن إغراق المخلفات والمواد الأخرى ١٩٧٢ ، من حيث احتوائها على نصوص صريحة تتناول تحديداً دقيقاً لاختصاص الجهات المختلفة في تنفيذ أحكامها . حيث تفرض المبادئ التي أوردتها المادة السابعة منهـا ، التزامـات محددة ، تتفرع جميعا ، في واقع الأمر ، عن ذلك الالتزام العام الذي ألقته المادة الأولى من نفس الاتفاقية على الأطراف . ودون الدخول في مزيد من التفاصيل حول الالتزام العام لأن هذا يخرج عن غايتنا من هذا البحث ، إلا أننـا سـوف نتعرض بقدر من التفصيل للالتزامات المحددة التي أوردتها المادة السابعة مـن نفس الاتفاقية على أساس أنها تتناول جوانب الاختصاص فـي تنفيـذ أحكـام الاتفاقية وهو صلب موضوع البحث .

ولقد نصت المادة السابعة من اتفاقية لندن عام ١٩٧٢ لمنع التلوث البحـري الناجم عن الإغراق على أنه :

١- يتعين على كل دولة متعاقدة أن تتخذ من الإجراءات والتـدابير مـا يلـزم لانطباق أحكامها على كل :

أ – السفن والطائرات المسجلة في إقليمها أو التي ترفع علمها .

ب- السفن والطائرات التي تحمل داخل أراضيها أو في بحارها الإقليمية أي مادة يمكن إغراقها .

ج – السفن والطائرات والأرصفة الثابتة أو العائمة التي تخضع لسيطرتها .

٢- يتعين على كل طرف في الاتفاقية أن يتخذ في أراضـيه مـا يلـزم مـن الإجراءات والتدابير لمعاقبة أي عمل يعد انتهاكاً لأحكام هذه الاتفاقية .

٣- يتفق الأطراف على ضرورة التعاون لإعداد تدابير تساعد علـــى التطبيـــق الفعال لهذه الاتفاقية وخاصة في أعالي البحار ، بما في ذلك تدابير التبليغ عن السفن والطائرات التي تضبط أثناء إغراقها نفايات بما يعد انتهاكاً لنصـــوص هذه الاتفاقية .

٤- لا شئ في هذه الاتفاقية يؤثر في حق أي طرف في استخدام تدابير أخـــرى تمشيا مع مبادئ القانون الدولي لمنع التخلص من النفايات في البحر .

ويلاحظ على النص السابق أنه قد رسم الإطار العام لالتزامات كـــل الـــدول المتعاقدة سواء بحكم كونها دولة ساحلية أو دولة مالكة للســـفينة أو الطـــائرة أو الأرصفة ، أو بحكم كونها دولة مينائية ، وهذه الالتزامات تتمثل وفقا للالتـــزام العام باتخاذ كافة التدابير والإجراءات لمواجهة خطر الإغراق في البيئة البحرية ، وهذه التدابير والإجراءات تتراوح بين حق الدول المتعاقـــدة فـــي المراقبـــة البوليسية والتبليغ عن الانتهاكات التي تقع ، وحقها في تفتيش الســـفن المخالفـــة تفتيشاً مادياً واحتجازها ، بل ومحاكمتها بفرض العقوبات الجنائية عليها إذ لزم الأمر ذلك .

ويلاحظ أيضا على النص السابق أنه يتعلق بتحديد التزامات الدول الأطراف في الاتفاقية بشأن اتخاذ التدابير والإجراءات اللازمة لضمان التطبيـــق الفعـــال لأحكام الاتفاقية دون أن يتطرق إلى مسألة تنظيم إغـــراق المخلفـــات الخطـــرة وغيرها من المخلفات الأخرى التي تضمنتها القوائم الثلاث الملحقة بالاتفاقية لأن هذه الأمور تناولتها بالتنظيم في كل من نص المادة الرابعة والمادة السادسة من نفس الاتفاقية (1).

---

1) راجع نص المادة السادسة من الاتفاقية في : Ibid , p 682

ووفقا لنص المادة السابعة السالفة الذكر فإن الاتفاقية قد حددت اختصاصات كل من دولة العلم والدولة الساحلية ودولة الميناء في مجال تنفيذ الأحكام الواردة فيها ، وسوف نتعرض لهذه الاختصاصات بقدر من الإيجاز وفقا لما يلي :

١- اختصاصات دولة العلم

تختص دولة علم السفينة أو الطائرة أو الدولة التي تخضع الأرصفة العائمة أو الثابتة لسيطرتها بفرض الرقابة اللازمة على هذه السفن والطائرات والأرصفة ، للتأكد من التزامها بأحكام الاتفاقية الدولية لمكافحة التلوث البحري الناجم عن الإغراق الموقعة في لندن عام ١٩٧٢ . وتتخذ هذه الرقابة وسائل عديدة منها جمع المعلومات الكافية وإجراء الفحص الدوري عليها للتأكد من التزامها بالقواعد والمعايير الدولية المنطبقة بشأن مكافحة التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه ، وكذا حقها في إجراء التفتيش المفاجئ من قبل سلطاتها المحلية على هذه السفن والطائرات والأرصفة . وفي حالة انتهاكها للأحكام المنصوص عليها في الاتفاقية تلتزم دولة العلم بفرض وتنفيذ العقوبات على المخالف ، بل واحتجاز السفن ومنع تشغيل الطائرات وإلغاء تراخيص الأرصفة العائمة أو الثابتة التي صدر الانتهاك منها ، وتختص دولة العلم باتخاذ التدابير والإجراءات السابقة على السفن أو الطائرات التي ترفع علمها أو المسجلة في إقليمها وكذا على الأرصفة العائمة والثابتة التي تخضع لسيادتها ، بصف النظر عن مكان تواجدها أو مكان وقوع الانتهاك ([1]).

٢- اختصاصات دولة الميناء

المقصود بدولة الميناء وفقا لأحكام الاتفاقية الدولية لمكافحة التلوث الناتج عن الإغراق لعام ١٩٧٢ بلندن ، هي الدولة التي يتم تحميل مواد خطرة على ظهر إحدى السفن الوطنية أو الأجنبية من أحد موانيها أو محطاتها النهائية القريبة من

---

2) حول اختصاصات دولة العلم في مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث ، راجع هذه الرسالة ص ١٤٨ .

الشاطئ ، ويستفاد هذا المعنى من البند ب من الفقرة الأولى من المادة السابعة من الاتفاقية . ويقع على دولة الميناء وفقا للمفهوم السابق ، التزام باتخاذ كافة التدابير والإجراءات لمنع التحميل من موانيها أو من إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ ، أو من نطاق بحرها الإقليمي وذلك من خلال تفتيش هذه السفن ومطاردتها ، بل احتجازها واتخاذ كافة الإجراءات القضائية ، سواء كانت هذه السفن وطنية أو أجنبية ([١]).

٣- اختصاصات الدولة الساحلية

أثارت مسألة تحديد اختصاصات الدولة الساحلية في تنفيذ أحكام اتفاقية منع التلوث من الإغراق عام ١٩٧٢ ، العديد من المناقشات والاقتراحات خلال مؤتمر لندن لمنع التلوث من الإغراق عام ١٩٧٢ . حيث ظهرت خلال المؤتمر العديد من الآراء من بين اتجاه يرى عدم إعطاء اختصاصات للدولة الساحلية على السفن الأجنبية في مسائل مكافحة الإغراق خارج المناطق التي تخضع عامة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية ([٢])، وبين اتجاه آخر يرى مد اختصاصاتها إلى مناطق أعالي البحار لكي يمتد سلطانها أيضا ليشمل السفن الأجنبية التي ترتكب انتهاكات لأحكام الاتفاقية المزمع إقرارها آنذاك ([٣]) (اتفاقية لندن لمنع التلوث من الإغراق عام ١٩٧٢).

أ – اختصاصات الدولة الساحلية في المياه الإقليمية :

من أهم المسائل التي لم تثير أية خلافات أثناء مؤتمر لندن عام ١٩٧٢ هي مسألة تخويل الدولة الساحلية الحق في اتخاذ ما يلزم من تدابير وإجراءات بهدف

1) حول مدى اختصاصات دولة الميناء في مسائل مكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن بوجه عام ، راجع هذه الرسالة ص ٣٥٨ .

2) راجع : bid , p . 244

3) وكان الوفد الهندي في المؤتمر أكثر تطرفا لمصلحة الدولة الساحلية حيث اقترح إنشاء مناطق لمراقبة التلوث في المناطق البحرية المختلفة من قبل الدولة الساحلية .

تطبيق أحكام اتفاقية منع التلوث الناشئ عن الإغراق في مياهها الإقليمية حيث تتمتع بسلطات كاملة تتضمن حقها في إيقاف السفن الأجنبية والوطنية على حد سواء ، والصعود على هذه السفن لتفتيشها لإثبات واقعة انتهاك من قبل هذه السفينة لأحكام الاتفاقية ، واحتجازها إذا دعت الضرورة إلى ذلك ، وهذا ما أقرته المادة السابعة فقرة أولى بند أ من الاتفاقية . وللدولة الساحلية سلطة مطلقة في اتخاذ التدابير والإجراءات السابقة إذا توافرت لديها الأدلة الكافية على أن السفينة الأجنبية قد تسببت في إحداث أضرار خطيرة بالبيئة البحرية أو يحتمل أن يصدر عنها هذه الإضرار .

وللدولة الساحلية أن تتخذ هذه التدابير والإجراءات في مواجهة كافة السفن التي تنطبق عليها أحكام هذه الاتفاقية ، وكذلك في مواجهة السفن التي تستخدم حق المرور البرئ في البحر الإقليمي في الدولة الساحلية دون الإخلال بما قد يرتبه هذا الحق على الدولة الساحلية من حقوق والتزامات ([1]).

ب – اختصاصات الدولة الساحلية فيما وراء المياه الإقليمية

لقد كان موضوع اختصاصات الدولة الساحلية في مسائل مكافحة التلوث البحري الناجم عن الإغراق فيما وراء المياه الإقليمية من أكثر المواضيع التي دار حولها النزاع في مؤتمر لندن ، ولقد تباينت هذه الاختلافات في وجهات النظر بين الرفض العام لأي سلطات للدولة الساحلية في هذه المناطق ، وبين اتجاه ينادي بترك هذه المسألة مفتوحة دون تحديد وتطرق حسب الحال وملابسات الوقائع واتجاه أخير يرمي إلى إعطاء الدولة الساحلية سلطات كاملة

1) وكان مندوب المملكة المتحدة لدى مؤتمر لندن عام ١٩٧٢ بشأن منع التلوث الناشئ عن الإغراق قد تقدم باقتراح مؤداه قصر اختصاص الدولة الساحلية في هذا الشأن على منطقة المياه الإقليمية على أن يكون ذلك أيضا في مواجهة السفن التي تتمتع بحق المرور البرئ .

في كل المناطق التي ترى أنه من الضروري تداخلها لمنع وقوع أضرار أكيــدة أو احتمال وقوع هذه الأضرار على البيئة البحرية ([1]).

وبصرف النظر عن إقرار الاتفاقية منح الدولة الساحلية اختصاصـــات فـــي المنطقة التي تخول بتنظيم إغراق المواد الموجودة في القائمة الرماديـــة وهـــي المنطقة التي تفصل بين المياه الإقليمية وأعالي البحار ، إلا أن الاتجاه الغالـــب في المؤتمر دعا إلى تخويل دولة علم السفينة أو الطـــائرة اختصاصـــات علـــى السفن أو الطائرات التي تحمل علمها أو المسجلة في إقليمها في مسائل مكافحـــة التلوث البحري الناجم عن الإغراق في مناطق أعالي البحار استنادا إلى أحكـــام القانون الدولي التقليدي في هذا الشأن .

ونخلص القول في هذا المجال إلى أن الدولة الساحلية طبقا لأحكام إتفاقية لندن لمنع التلوث الناشئ عن الإغراق عام ١٩٧٢ وتعديلاتها عام ١٩٧٨ ، ١٩٨٠ ، تختص باتخاذ ما يلزم من إجراءات وتدابير في مواجهة السفن الأجنبية والوطنية على حدا سواء في مياهها الإقليمية وفي المنطقة المتاخمة التي أسمتها الاتفاقيـــة المنطقة الرمادية وذلك بهدف التأكد من التزام هذه السفن بالقواعـــد والمعـــايير الدولية المنطبقة بشأن مكافحة التلوث البحري الناشئ عـــن الإغـــراق وكـــذلك القوانين والتشريعات الوطنية ، وهذا ما أقرته المادة ٧ من اتفاقية لنـــدن عـــام ١٩٧٢ بشأن الإغراق . أما فيما يجاوز حدود الدولة الساحلية والمنطقة الرمادية فإن اختصاص دولة علم السفينة أو الطائرة هو الذي يطبـــق علـــى الســـفن أو الطائرات الرافعة لعلمها أو المسجلة في إقليمها . كما خولت الاتفاقيـــة بعـــض

---

2) ولقد تزعم المندوب الاسترالي لدى المؤتمر هذا الاتجاه وتقدم باقتراح يتضمن ضرورة عقد مؤتمر آخر فـــي مدة لا تتجاوز عام ١٩٧٦ يخصص لإقرار حق الدولة الساحلية في تطبيق أحكام الاتفاقية في مناطق واسعة قريبة من شواطئها وتتعدى حدود المياه الإقليمية لها .

- راجع نص الاقتراح الاسترالي في : Ibid , pp 244-246

الاختصاصات لدولة الميناء وهي الدولة التي ترسو السفن الأجنبيـــة فـــي أحـــد موانيها أو محطاتها الداخلية القريبة من الشاطئ .

والجدير بالذكر أنه على الرغم من خطورة الإغراق باعتبـــاره مـــن أكبـــر مصادر تلويث البيئة البحرية إلا أن الحكومة المصرية لم توقع على الاتفاقية ولا تعديلاتها حتى الآن ، وهذا يؤدي في واقع الأمر إلى عدم مســـايرة جمهوريـــة مصر العربية للتطور في مجال التعاون الدولي بشأن مكافحة التلوث البحـــري الناجم عن الإغراق .

الفصل الثالث
الاختصاص في مسائل حماية البيئة البحرية ضد الإغراق
وفقا لأحكام القانون الدولي الجديد للبحار

وضعت المادة ٢١٠ من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ القاعدة العامة بشأن الاختصاص في حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن الإغراق بنصها على أن :

١) تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه .

٢) تتخذ الدول ما قد يكون ضرورياً من تدابير أخرى لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه.

٣) تضمن هذه القوانين والأنظمة والتدابير عدم الإغراق بدون إذن من السلطات المختصة للدول .

٤) تسعى الدول ، عاملة بصورة خاصة عن طريق المنظمات المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي ، إلى وضع قواعد ومعايير وما يوصي به من ممارسات وإجراءات ، على الصعيدين العالمي والإقليمي ، لمنع هذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير وتلك الممارسات والإجراءات الموصي بها من وقت لآخر حسب الضرورة.

٥) لا يتم الإغراق داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري ، بدون موافقة مسبقة وصريحة من الدولة الساحلية التي لها الحق في الإذن بهذا الإغراق وتنظيمه ومراقبته بعد التشاور الواجب مع الدول الأخرى التي قد تتأثر به تأثيراً ضاراً بسبب موقعها الجغرافي .

٦) لا تكون القوانين والأنظمة والتدابير الوطنية أقل فعالية فـي منـع هـذا التلوث وخفضه والسيطرة عليه ، من القواعد والمعايير العالمية .

ويلاحظ على النص السابق أنه وضع أحكاماً عامة بشأن تحديد الاختصاصات في مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن الإغراق دون الدخول في تفصيلات أكثر دقة تاركاً ذلك للاتفاقيات المبرمة سواء على المستوى الإقليمـي أو الدولي بشأن مكافحة التلوث البحري الناجم عن الإغراق([١]) . ووفقا للقواعـد العامة التي أبرزها النص السابق ، يقع على الدول كافة سواء دولـة العلـم أو الدولة الساحلية أو أية دولة أخرى ([٢]) ، التزام بأن تعتمـد تشـريعات وطنيـة وأنظمة بيئية تستهدف منع تلوث البيئة البحرية عن طريق الإغراق، وأن تتخـذ هذه الدول من الإجراءات والتدابير ما قد يكون ضرورياً لمنع هذا المصدر من مصادر التلوث البحري . ويجب أن تسعى الدول بالتعاون في المجالين الإقليمي والدولي عن طريق المنظمات الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام إلى وضع قواعد ومعايير دولية لمنع التلوث البحري عن طريق الإغراق ،

---

1) راجع نص المادة ٢٣٧ من الاتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ .

2) ولقد حددت المادة ٢١٦ من الاتفاقية العامة للبحار الدول المعنية بتنفيذ الالتزامات المبينة في المادة ٢١٠ من نفس الاتفاقية . حيث نصت المادة ٢١٦ على أن :

١- يتم تنفيذ القوانين والأنظمة المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية ، والقواعد والمعايير الدولية المنطبقـة والموضـوعة عن طريق منظمات دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي من أجل تلويث البيئة البحرية عن طريق الإغـراق وخفضه والسيطرة عليه من قبل :

أ- الدولة الساحلية: الإغراق داخل البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أوعلى الجرف القاري.

ب- دولة العلم فيما يتعلق بالسفن الرافعة لعلمها أو السفن أو الطائرات المسجلة فيها .

ج- أي دولة فيما يتعلق بأعمال تحميل الفضلات أو مواد أخرى داخل إقليمها أو محطاتها النهائية البحريـة القريبة من الشاطئ .

٢- لا تكون أيه دولة ملزمة ، عملا بهذه المادة بإقامة دعوى عندما يكون قد سبق لدولة أخرى أن أقامت دعوى وفقا لهذا المادة .

على أن يتم دراسة تلك القواعد والمعايير بهدف تطويرها من وقت لآخر حسب الضرورة .

فيما يتعلق باختصاصات الدولة الساحلية في مجال حماية البيئة البحرية ضد التلوث البحري عن طريق الإغراق ، نجدها قد اكتسبت توسعا ملحوظاً طبقا للاتفاقية الجديدة للبحار إذا ما قورنت بالوضع المقرر طبقا لقواعد القانون الدولي التقليدية ، والاتفاقيات الدولية القائمة في مجال حماية البيئة البحرية ، ذلك أن الاختصاص المقرر للدولة الساحلية بموجب الاتفاقية الجديدة لقانون البحار فيما يتعلق بالإغراق لا يقتصر على بحرها الإقليمي ، وإنما يمتد كذلك إلى المنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري وذلك بهدف حماية البيئة البحرية للدولة الساحلية وللمحافظة على الثروات في تلك المناطق .

وإذا كان التوسيع في اختصاصات الدولة الساحلية في مسائل مكافحة التلوث البحري عن طريق الإغراق جاء متمشياً مع الاتجاه العام للقانون الدولي الجديد للبحار نحو التوسع في منح الدولة الساحلية المزيد من الاختصاصات ، إلا أن الأمر يختلف فيما يتعلق بسلطات واختصاصات دولة العلم في نفس المجال ، حيث بدأت تتقلص هذه الاختصاصات لصالح الدولة الساحلية ([١]).

فإذا كانت دولة العلم تأتي اختصاصاتها في مجال مكافحة التلوث الناجم عن الإغراق في المقام الأول في مجال تطبيق الاتفاقيات والقواعد الدولية والتشريعات الوطنية أيا ما كان المكان الذي تحقق فيه ذلك الإغراق ، بيد أن هذه السلطات والاختصاصات وفقا لأحكام القانون الدولي الجديد للبحار لم تعد مطلقة في هذا الصدد ، إلا في حالة الإغراق الذي يتم في أعالي البحار ، أي

1) راجع أ.د/ صلاح عامر ، المرجع السابق ، ص ٥١٣ . حول نفس الموضوع راجع أيضا :
Dauay , " Le Droit de la Mer et la preservation du Milieu Marin " , op . cit p . 260

فيما يخرج عن حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة والجــرف القــاري للدولــة الساحلية .

ولا يقلل من هذا التوسيع في اختصاصات الدولة الســاحلية علــى حســاب اختصاصات دولة العلم ما نصت عليه الاتفاقية في مواضع متفرقة ([1]) بإفســاح المجال لاختصاصات دولة العلم في هذه المنطقة وفي المياه الإقليميــة للدولــة الساحلية بتخويل دولة العلم مباشرة إختصاصــا موازيــا لاختصــاص الــدول الساحلية، بهدف توقيع العقاب بشأن المخالفات التي ترتكبها السفن التي تحمــل علمها وذلك في مسائل حمايةالبيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن السفن .

وهكذا لا يكون إختصاص دولة العلم وفقا لأحكام الاتفاقية الجديــدة للبحــار مطلقا في مسائل حماية البيئة ضد التلوث عن طريق الإغراق في مواجهة السفن التي تحملها ألا أن البحار الاقليمية تخضع تقليديا لسيادة الدولة الساحلســة كمــا تخضع المنطقة الإقتصادية والجرف القاري لولاية الساحلية في ضوء نصوص الإتفاقية الجديدة للبحار عام ١٩٨٢ حيث يكون الاختصاصات في حماية البيئــة البحرية ضد اتلوث في هذه المنطقة مطلقا للدولة الساحلية.

---

2) راجع نص المواد ٢٠٧ ، ٢١١ ، ٢١٧ ، من اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقــانون البحــار عــام ١٩٨٢ .

وللزيادة في التفاصيل حول موضوع الاختصاصات في حماية البيئة البحرية الناجم عن الإغراق.- راجع :

Cohen . Tangi , Le Regime International des Immersions , these Doctylographia , Unverste de paris , 1 Octobre , p . 666

الخاتمة

عرضنا من خلال أقسام هذا البحث وما تفرع عنه من تقسـيمات مختلفـة لأهمية البيئة البحرية والأخطار الكبيرة التي تتهددها ، ولأهم الأحكام القانونيـة بشأن تحديد الاختصاصات في مسائل حماية البيئة البحرية ضد التلوث البحري سواء داخل أو خارج إطار القانون الدولي . وقد برزت لنا مـن خـلال هـذا العرض ضرورة النهوض بالقواعد القانونية بشأن تحديد الاختصاصـات فـي المسائل مكافحة التلوث البحري ، وتطويرها سواء علي المسـتوي الـدولي أو الإقليمي أو المحلي، حتى يمكن أن تساير التقدم التقني الرهيب الذي طرأ علـي حجم الأسطول التجاري العالمي ، وتجهيزاته ، وسباق التسليح النووي البحـري في العصر الحديث ، وهو الأمر الذي جعل من مسألة تلويث البيئة البحرية في ظل هذه الظروف أمر مؤكدا وبالغ الخطورة ، لأن التلوث البحري لا يعـرف حدود يقف عندها وإنما أثاره ممتدة علي كافة البحار والمحيطات بسبب انتقـال الملوثات من المنطقة التي تقع فيها إلي باقي المناطق الأخـرى بفعـل الريـاح والتيارات البحرية .

وإذا كانت تلويث البيئة البحرية هي مسألة في غاية الخطـورة فـي ظـل الظروف والاعتبارات التي تعرضنا لها خلال هذا البحث ، إلا أن دراستها أيضا تعتبر مسألة في غاية الصعوبة والتعقيد ، وتثير كثير من الصعوبات . ويرجـع ذلك إلي الاعتبارات الآتية:

١) صعوبة إحصاء مصادر التلوث البحري التي إما أن تتعـرض لمصـالح اقتصادية وسياسية ، وإما يصعب حصرها ، نظرا لتنوع هذه المصادر . فمنها ملوثات ذو مصدر صناعي أو زراعي ، وملوثات بواسطة الجو ، أو عن طريق إغراق المواد الملوثة في البحر بصورة فوضوية أو غيـر مباشرة وخاصة بعد أن عجزت اليابسة علي إخفاء الملوثات الخطيـرة ،

كما حدث في لبنان عام ١٩٨٨ عندما قامت عصـــابات دفــن النفايـــات الخطرة في ظل غيبة الرقابة من الحكومة اللبنانية علي إغــراق كميـــات هائلة من النفايات الصناعية الخطرة المستوردة من إيطاليا قـــدر حجـــم المكتشف منها بحوالى أربعة ألف وأربعمائة طن في البحر الإقليمي للبنان مقابل عدة ألاف من الدولارات .

٢) الجهل النسبي بظاهرة تلوث البيئة البحرية ، نظرا لأن الدراسات المتعلقة بالتلوث البحري هي دراسات حديثة ونادرة جدا ، مما أدي إلـــي نقــص المراجع اللازمة للدراسة .

٣) هناك غياب المعيار النموذجي ، حيث أن مستويات المواد الملوثة التي لا يمكن تخطيها دون خطر ، في المياه والأجسام البحريـــة الاســـتهلاكية ، وهي أبعد من أن تكون محددة علميا ، لأنه تفرض وجود أدني يصـــعب تحديده في غياب الاختيار المباشر .

٤) وجود المصالح المتعارضة بين الدول بعضها بالبعض الأخر ، أو بـــين الأجهزة الوطنية المختلفة داخل الدولة الواحدة ، مما يؤدى إلي اخـــتلاف وجهات النظر وتباين في تطبيق الأحكام والمعايير الدولية المنطبقة بشأن حماية البيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن المصادر المختلفة .

٥) ومن الناحية القانونية فإن التلوث البحري يثير العديـــد مـــن المشـــكلات القانونية المتشابكة ، لأنه إلي جانب تطبيق القانون الدولي العـــام ، فـــإن الأمر يتطلب أحيانا تطبيق قواعد القانون الدولي الخاص ، بل أن التشابك قد يكون بين قواعد القانون الدولي والقواعد والتشريعات الداخلية لمختلف الدول .

٦) أثبتت التجربة من خلال مناسبات تستعصي عن الحصـــر أن المجتمـــع الدولي سواء علي المستوى المحلي أو العالمي أو الإقليمي ، لا يـــنهض

بالالتزامات التي تفرضها أحكام القانون الدولي الإتفاقي والعرفي في مجال التلوث البحري بوجه عام ، ولا تبذل العناية اللازمة في هذا الصدد .

ومنذ أن تنبهت دول العالم في أوائل الخمسينات من هذا القرن أن التلوث البحري يمكن أن يكون دوليا ، إلا أن الجهود الدولية التي حتى يومنا هذا تتميز بعدم كفايتها في مجال الوقاية من التلوث وعدم تنظيمها للمسئولية والتعويض بشكل كافي . ويرجع ذلك إلي الأسباب التالية :

١) تتميز اتفاقيات منع التلوث البحري المبرمة عام ١٩٥٤ وحتى يومنا هذا بالبطء الشديد الملاحظ في الكثير منها حيز التنفيذ ([1]) ، هذا البطء الذي يرجع في أغلب الأحيان ‘لي الدول ذات الأساطيل البحرية العظمي التي تري تفضيل مصالحها الاقتصادية علي مصالحها البيئية ومصالح الدول الساحلية الأخرى فيما يتعلق بمسائل مكافحة التلوث البحري .

٢) تتميز اتفاقيات منع التلوث البحري بعدم دقتها وشمولها ، ويرجع ذلك إلي أنه في حالة بدء سريانها فإن أثرها يظل نسبيا لأن قواعدها القانونية لن تشمل كل الدول ولا كل الحالات ، حيث أنها تقتصر في التطبيق علي الدول الأطراف فيها ، كما تقتضى باستبعاد بعض الحالات من التطبيق . فالسفن الحربية أو تلك التابعة للملاحة الوطنية لا تخضع لأغلب القواعد والأحكام التي تنطوي عليها تلك الاتفاقيات مثال ذلك ناقلات الزيت التي تقل حمولتها عن ١٥٠ طنا ، والسفن الأخرى غير الناقلات والتي تقل حمولتها عن ٥٠٠ طن والتي لا تخضع لأحكام اتفاقية عام ١٩٥٤ لمنع التلوث الناجم عن السفن . وإذا كانت بعض السفن لا تخضع لهذه

1) ظلت معظم الاتفاقيات الدولية بشان مكافحة التلوث البحرى كما مهملا لعشرات السنين لعدم إكتمالها للنصاب القانونى لدخولها حيز التنفيذ،مثال ذلك اتفاقية بروكسل عام ١٩٦٢ بشان مسئولية مستغلى السفن الزرية.

الاتفاقيات ، فإن أيضا بعض المناطق التي يمكن أن يتم فيها إلقاء النفط دون أن تتعرض السفينة إلي المقتضيات الجنائية والمدنية المنصوص عليها في اتفاقيتي ١٩٥٤ ، ١٩٧٣ ، يضاف إلي ذلك السماح للسفن بإلقاء الملوثات في بعض الحالات المحددة كحالة الضرورة وحالة الحفاظ علي سلامة السفينة أو راكبيها أو تجنب العطب بها والسماح لها بإغراق بعض المواد علي الرغم من ضررها علي البيئة البحرية .

٣) وإذا كانت الاستثناءات العديدة التي أتت بها اتفاقيات منع التلوث تؤدي إلي إضعاف فلعليتها لمواجهة ظاهرة التلوث البحري ، إلا أن مما يضعفها أكثر من ذلك هو عدم تطبيق الأحكام الواردة فيها بشكل تام علي الجهات المعنية بمكافحة التلوث البحري ، نتيجة لعدم دقتها في تحديد الاختصاصات في تنفيذ هذه ألحكام ، ذلك أن الدول الصناعية الكبرى ذات الأساطيل البحرية الكبيرة استطاعت في كل تلك الاتفاقيات أن تعطي في كثير من الأحيان لدولة العلم الاختصاص في إصدار العقوبات الناتجة عن مخالفة أحكامها وفي تنفيذ هذة العقوبات ، فجعلت من نفسها في ذات الوقت الحكم والخصم . وقد استطاعت أن تحتفظ في كل الاتفاقيات بهذا الاختصاص النابع من القانون الدولي التقليدي والقائم علي المحافظة علي حرية الملاحة لصالح الدول البحرية الكبرى ، مع أن التجربة قد أثبتت في كثير من الحالات أن دولة العلم لم تتوفر لديها النية الحسنة في أغلب الحالات من التثبت من مخالفات التلوث التي ترتكب بواسطة السفن التي ترفع علمها أو المسجلة في إقليمها وتنفيذ العقوبات المنصوص عليها في الاتفاقيات المعنية(١) وحتى إذا كانت دولة العلم حسنة النية ، فإن هناك

---

1) راجع،الدكتور إدريس الضحاك " قانون البحار وتطبيقاته فى الدول العربية" المرجع السابق ص ٦٤١ وما بعدها.

من دول العلم لا تتوفر لديها الوسائل الضرورية لذلك ، نظرا لأن ارتباط هذه السفن بها ارتباط غير حقيقي ، إذا قد لا تذورها السفينة التي تحمل علمها مطلقا حتى تتمكن من تنفيذ العقوبة عليها وعي حالة الدول التي تمنح علمها بسهولة ، أي دولة إعلام المجاملة .

٤) أصبحت الجهود الرامية لمكافحة ظاهرة تلويث البيئة البحرية سواء علي المستوى الدولي أو الإقليمي أو المحلي غير قادرة علي مسايرة التطور الهائل الذي طرأ علي الساحة الدولية في مجال النقل البحري وسباق التسليح النووي ، وظهور مصادر جديدة تؤدي إلي تلويث البيئة البحرية مثال ذلك التلوث الناجم عن الهجمات المسلحة علي السفن التجارية في البحار (حرب الناقلات في الخليج العربي) وظهور ما يسمي بعصابات دفن النفايات الخطرة في العصر الحديث (عصابات الاتفاق علي دفن النفايات في المناطق البحرية التي تخضع لسيادة دول العالم الثالث) .

لذلك فإننا نهدف بتواضع وفي نطاق الممكن أن نتصدى من الناحية القانونية لظاهرة التلوث البحري عن طريق فض الاشتباك بين المصالح المتعارضة لكافة الدول ، وذلك بتحديد الاختصاصات في مسائل حماية البيئة البحرية ، لدولة العلم ، ولدول الساحلية ، ولدولة الميناء ولبعض المنظمات الدولية المنبثقة عن الأمم المتحدة ، مع اقتراح بعض الحلول التي قد تؤدي في النهاية إلي خلق نوع من الرقابة الفعالة لمكافحة هذه الظاهرة الخطيرة في وقت انعدمت فيه هذه الرقابة علي كافة المستويات . وفي رأينا أن إلقاء الضوء علي ظاهرة تلوث البيئة البحرية فيما يتعلق بتحديد الاختصاصات في تنفيذ أحكام الاتفاقيات الدولية ، يمكن أن يمكن أن يكون علي ثلاث مستويات .

وفى رأينا ان القاء الضوء على ظاهرة تلوث البيئة البحرية فيما يتعلق بتحديد الاختصاصات فى تنفيذ احكام الاتفاقية الدولية يمكن ان يكون على ثلاث مستويات.

أولا : المستوي الدولي

فعلي المستوي الدولي ، يمكن أن تؤدي الاتفاقيات الدولية الجماعية التي تتم سواء من خلال منظمة الأمم المتحدة أو منظماتها المتخصصة إلي تقديم الخبرة التقنية اللازمة لقياس وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية ، مع الأخذ في الاعتبار ضرورة أن تكون هناك أفضلية للدول الساحلية النامية ، وذلك بتخصيص الأموال المناسبة والمساعدات التقنية ، مع تمكنيها من الانتفاع بالخدمات المتخصصة لهذه المنظمات .

ومما لاشك فيه أن المنظمات الدولية يمكن أن تحقق أكبر قدر من الفعالية للإجراءات والتدابير الضرورية لمكافحة ظاهرة التلوث البحري، وذلك من خلال عقد اتفاقيات جماعية حديثة يراعي فيها الاعتبارات الآتية :

١) أن تغطي كل هذه الاتفاقيات جميع مصادر التلوث البحري ، حيث أثبتت الممارسة العملية وجود مصادر ليست تقليدية مثل التلوث الناجم عن الحرب البحرية وما ينتج عن الهجمات المسلحة علي السفن التجارية والمنشآت البترولية البحرية ، وهو ما عرف في الآونة الأخيرة بحرب الناقلات التي كانت ساحة الخليج العربي مسرحا لها خلال الحرب العراقية الإيرانية ، وتبين للمجتمع الدولي أن التلوث الناجم عن الهجمات المسلحة علي السفن التجارية والمنشات البحرية الثابتة والعائمة من أخطر مصادر تلويث البيئة البحرية في العصر الحديث ، حيث أشارت الإحصائيات أن عدد السفن التجارية التي تعرضت للهجمات المسلحة أثناء حرب الخليج حوالي ٦٠٠ ناقلة زيت تسرب منها للخليج ملايين الأطنان من الزيت الخام والمواد الكيمائية وغيرها من المواد السامة . وعلي الرغم من فداحة الأضرار التي لحقت بالبيئة البحرية نتيجة للهجمات المسلحة علي السفن والمنشات البحرية ،

إلا إننا لا نجد قواعد كافية في القانون الدولي تنظم الحرب البحرية لمواجهة تلوث البيئة البحرية من هذا المصدر . فالحرب البحرية تنظمها مجموعة من الاتفاقيات والتصريحات العامة ، أولها تصريح باريس عام ١٩٠٦ ، فاتفاقية لاهاي عام ١٩٠٧ ، فتصريح لندن البحري عام ١٩٠٩ ، واتفاقية واشنطون في فبراير عام ١٩٢٢ ، وأخيرا اتفاق لندن البحري في ٢٢ إبريل عام ١٩٣٠.ومن خلال استعراض هذه الاتفاقيات والتصاريح ، نجدها تنظم الحرب البحرية من حيث القوات البحرية وقوامها ، ووسائل الحرب البحرية ، وحقوق وواجبات المحايدين لرعايا وأموال العدو في البحار والغنائم البحرية ، إلا أن جميعها لم تتضمن أية نصوص توفر الحماية اللازمة للبيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن نتائج الهجمات المسلحة علي السفن التجارية والمنشآت البترولية البحرية . كما جاءت أحكام القانون الدولي التقليدي للبحار خلوا من أية نصوص تنظم الحرب البحرية بما يضمن توفير الحماية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن العمليات الحربية المسلحة .

ومما يزيد من عظم خطورة هذه المشكلة أن أحكام الجزء الثاني عشر من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ لا يوجد فيها أية نصوص صريحة توفر الحماية اللازمة للبيئة البحرية من هذا النوع من مصادر التلوث . وهذا يمثل من وجهة نظرنا أهم أوجه القصور التي شابت الاتفاقية الجديدة ، الذي كان من أبرز نتائجه ظهور سباق التسليح النووي البحري ، وظهور وسائل جديدة في حرب البحرية يترتب عليها أضار مدمرة بالبيئة البحرية .

وإزاء هذا القصور الذي أبرزته ظاهرة تلوث البيئة البحرية من الحرب البحرية ، نري أنه يمكن سد هذا العجز في قواعد القانون الدولي ليغطي هذا المصدر علي ضوء الاقتراح التالي :

- هناك البروتوكول الأول الإضافي عام ١٩٧٧ المضاف إلي اتفاقية فينا المعقودة في ١٢ أغسطس عام ١٩٤٩ بشأن رعاية ضحايا الصراع

المسلح ، والذي ينص علي حظر استخدام أساليب للقتال يقصد بها أو قد يتوقع منها أن تلحق بالبيئة الطبيعية أضرارا بالغة واسعة الانتشار طويلة المدة ، (المادة ٣٥ من البروتوكول الأول عام ١٩٧٧) . ونحن نري أنه علي الرغم من أن هذا البروتوكول يطبق بصفة خاصة وفقا لمـــا جـــاء بديباجته علي الحرب البرية والجوية فقط ، فإننا يمكننا مد العمل بـــنص المادة ٣٥ منه لتمتد لتسرى علي العمليات العسكرية البحرية علي ســـبيل القياس . ولكننا نري ومع التسليم بصحة القياس السابق ، إلا أنه لا يوفر الحماية الكافية للبيئة البحرية ، ولذلك فإننا نري ضرورة العمل بأسرع ما يمكن علي مد المادة ٣٥ السابق الإشارة إليها والتي تنطبق خاصة علـــي الحرب البرية والجوية ، لكي تكون قاعدة عامة بشكل مقيد لتغطي أيضا الحرب البحرية من خلال بروتوكول محدد تحت إشراف الأمم المتحدة .

- العمل بأسرع ما يمكن علي مؤتمر دولي تحت إشراف الأمم المتحدة لدراسة إقرار اتفاقية دولية تنظم الحرب البحرية بدلا من اتفاقية لندن الموقعة في ٢٢ إبريل عام ١٩٣٠ ، أو تعديل أحكامها لكي تساير التطور الذي طرأ علي وسائل الحرب البحرية ، وخاصة بعدما استحدثت أسلحة بحرية جديدة أصبحت تسير بالطاقة النووية ، وكذا استحدثت وسائل جديدة تتمثل في الهجمات المسلحة يترب عليها إلحاق أضرار خطيرة بالبيئة البحرية ، ينتج عن تسرب كميات هائلة من البترول نتيجة لتدمير ناقلات البترول أو تدمير المنشآت البترولية البحرية حيث تبين أن حقل النروز الإيراني الذي دمرته العراق في الخليج قد تسرب منه إلي البيئة البحرية أكثر من ٩ ألاف برميل في اليوم الواحد ووقف العالم كله عاجزا في ذلك الوقت عن مواجهة الكارثة .

ولذلك فإننا نقترح أن تضاف مادة في الاتفاقية الجديدة في حالة إقرار مثل هذه الاتفاقية وإذا تعذر ذلك فإن هذه المادة تضاف إلي اتفاقية لندن ١٩٣٠ السابق الإشارة إليها ، علي أن يكون نص المادة المقترحة وفقا لما يلي " يحظر علي الدول استخدام وسائل وأساليب للقتال يقصد بها أو قد يتوقع منها أن تلحق أضرار بالبيئة البحرية نتيجة للهجمات المسلحة البحرية سواء علي السفن بكافة أنواعها أو المنشآت البحرية البترولية الثابتة أو المتحركة" هذا بإضافة إلي ضرورة إقرار نصوص للمسئولية علي مخالفة هذه الأحكام تكون أكثر فعالية في تقرير المسئولية والتعويض عن الإضرار وإزالة أثارها .

كما نقترح أن يكون مقر المؤتمر المقترح هو مقر المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية بالكويت ، وخاصة بعد أن تم التوصل إلي اتفاق لوقف إطلاق النار في الخليج العربي حيث أن المنطقة كانت مسرحا لظهور هذا المصدر التلوث البحري .

٢- خلق قواعد جديدة للمسئولية تقوم علي أنقاض قواعد المسئولية الدولية التقليدية لتحديد المسئولية وتعويض الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة البحرية ، يظهر فيها بوضوح .

حماس وإرادة المجتمع الدولي لمواجهة ظاهرة التلوث البحري بكافة مصادره ، وذلك بخلق قواعد عامة للمسئولية المدنية في الميدان الدولي – أي إيجاد قواعد قانون خاص تطبق على المستوى الدولي – لمواجهة ظاهرة التلوث البحري ، كما هو الشأن في اليابسة خاصة بعد ما تأكدت العلاقة الوثيقة بين اليابسة وتلويث البيئة البحرية ، على أن يراعى في هذه القواعد ألا يقتصر التقنين الدولي للمسئولية كما هو الحال عليه الآن على تنظيم الناتجة فقط على بعض الحالات والأنشطة في البحر ، بل يجب أن تحدد بدقة حقوق والتزامات كل مستغلي البحر ما فيها حكومات الدول ، وليس فقط الناقل البحري أو مالك

السفينة أو المستغل لقاع البحر ، أو المستغل للأجهزة النووية ، وبـــذلك نخلـــق قواعد القانون الخاص الدولي البحري ، أسوة بما حدث في أواخر الخمســـينات من هذا القرن عندما تم التوصل إلى خلق قواعد القانون الدولي العام البحري ، وذلك لأن اقتصار المسئولية على بعض حالات التلوث البحري وفقـــا لأحكـــام القانون الدولي الاتفاقي ، يخرج من نطاقها العديد من مصـــادر تلويـــث البيئـــة البحرية ، كما يجعلها تتميز بعدم استجابتها لعلاج الأضرار بشكل عام وكامل ، ويرجع ذلك إلى أن بعض الاتفاقيات قد أشارت فقط إلى المسئولية دون وضـــع القواعد العملية الكفيلة بتطبيقها كما هو الشأن بالنسبة لاتفاقية عام ١٩٧٢ بشأن التلوث الناتج عن الإغراق ، ومنها من قامت ليس بتبيان كيفية ثبوت المسئولية ، بل قامت بإثبات كيفية نفيها كما هو الشأن في إتفاقية عام ١٩٧١ حول المسئولية المدنية الناتجة عن نقل المواد الذرية ، وهناك إتفاقيات أخرى على الرغم مـــن أ،ها تعالج موضوع المسئولية الناتجة عن إضرار التلوث بمصدر واحـــد فقـــط كالنفط مثلا في اتفاقية عام ١٩٦٩ حول المسئولية المدنية الناتجة عن أضـــرار التلوث بالنفط ، إلا أنها ليست كافية لمواجهة هذه الظاهرة ، لأنها تتعلق بأضرار الزيت إذا كان محمولا في السفينة كسلعة وليست محمولا للاستعمال كوقود مثلا ، كما أنها تعالج مسئولية مالك السفينة فقط دون النظر إلى المسئولين الآخـــرين حتى ولو كانوا السبب في الضرر ، كما قامت الاتفاقيات الحالية فـــي معظمهـــا باستثناء بعض أنواع السفن من المسئولية ، على الرغم من ثبوت الضرر فـــي حقها ، هذا بالإضافة إلى قصور أحكام القانون الدولي الإتفاقي بشأن التعـــويض عن الإضرار وإصلاح ما تم تسببه من خسائر ، حتى أنه إذا ثبتـــت المســـئولية المدنية وصدرت أحكام ضد المستبب في الضرر ، فإن هذه الأحكام غالبـــا مـــا يلجأ إلى طلب تنفيذها ، وكل من هذه الأمور تضعف من قيمة الاتفاقيات الدولية بشأن التلوث البحري مما يحتم علينا ضرورة خلق قواعد جديدة حتـــى يمكـــن

مواجهة هذه الظاهرة التي عظمت آثارها المدمرة على البشـرية فـي العصـر الحديث .

٣- إعطاء المزيد من الاختصاصات للدول الساحلية على حساب اختصاصـات دول العلم في مسائل مكافحة التلوث البحري لتوفير الجدية اللازمـة لتنفيـذ تشريعاتها البيئية والمعايير الدولية بشأن التلوث الناجم عن السفن .

ثانيا:المستوى الإقليمي

نظرا لأننا عرضنا من خلال هذا البحث لبعض الاقتراحات التي نرى أنها قد تساهم في مواجهة ظاهرة تلويث البيئة البحرية على المستوى الإقليمين ، مـن خلال فض الاشتباك بين المصـالح المتعارضـة لمختلـف الـدول ، بتحديـد الاختصاصات في مسائل مكافحة التلوث البحري ، إلا أننا نرى أنه قد يكون من المفيد أن نضيف بعض الآراء الأخرى إلى ما سبق أن ذكرنا من خلال صفحات هذا البحث :

أ- فعلى المستوي الإقليمي بوجه عام فإننا نرى ضرورة تكثيف الجهود الإقليمية لمنع التلوث البحري على ضوء الحقائق العلمية المستفادة من الواقع البيئـي لكل منطقة إقليمية وذلك عن طريق التنسيق والموائمة بين سياساتها والعمـل على تطوير الاتفاقيات الإقليمية الحالية لكي تغطي جميع مصـادر التلـوث البحري ، ووضع قواعد للمسئولية تكون أكثر دقة ووضوحا مـن القواعـد الحالية .

ب- وعلى المستوى العربي نرى اقتراح ما يلي :

i. تكثيف الجهود العربية من خلال جامعة الدول العربية بالعمل على إبرام اتفاقيات إقليمية لمكافحة تلوث البيئة البحرية ، علـى أن تكـون هـذه الإتفاقيات أكثر فعالية في تحقيق الرقابة اللازمة للمحافظة على البيئـة

البحرية العربية ، وحث بعض الحكومات العربية على تحمل مسئولياتها القومية والدولية حيال تورطها في المساومة والتعاون مع مافيا دفن النفايات الخطرة في المناطق البحرية التابعة لها، كما حدث في لبنان عام ١٩٨٨ ، لأن التصرف الذي حدث في لبنان في هذا الشأن لم تقتصر آثاره على الشعب اللبناني فحسب ، بل أن آثاره سوف تتحملها شعوب عربية أخرى مجاورة ، حيث ينتقل الدمار والأخطار الرهيبة إلى شعوب أخرى ليس لها ذنب تتحمله نتيجة لخطأ حكومات ضعيفة تتجر في مستقبل أمة بأكملها مقابل حفنة من الدولارات .

ii. يجب أن تبادر جامعي الدول العربية على وجه السرعة وخاصة بعد عودة العلاقات المصرية العربية في أوائل عام ١٩٨٨ لدعوة الحكومة المصرية للانضمام إلى اتفاقية جدة للمحافظة على البيئة البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن من التلوث الموقعة في جدة عام ١٩٨٢ ، لأن عدم انضمام مصر إلى هذه الاتفاقية يضعفها ويقلل من فاعليتها .

iii. أن تتعاون جامعة الدول العربية مع المكتب الإقليمي التابع لمنظمة الصحة العالمية بالإسكندرية من أجل الاستفادة بالخبرات القانونية والعلمية والاستئناس بالقواعد والمعايير الدولية المعمول بها في هذا الشأن .

iv. ويمكن التغلب على مشكلة تلويث البحار من مصادر أرضية من خلال تكثيف جهود منظمة المدن العربية ، حيث يمكنها أن تساهم بصورة فعالة وجدية في سبيل حل مشكلة التلوث الناجم عن النمو العمراني ، وخاصة بالنسبة للمدن العربية الساحلية التي تصرف مخالفاتها في البيئة البحرية ، وذلك بدراسة الوسائل المناسبة للتخلص من المخلفات السائلة والصناعية .

٧. يمكن تحقيق أكبر قدر من الفعالية للجهود الإقليمية لمواجهة ظاهرة تلويث البيئة البحرية في منطقة الخليج العربي باعتبارها أكثر المناطق في العالم عرضة للتلوث ، وذلك عن طريق المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية بالكويت ، بتقديم الدعوة للدول الأطراف في اتفاقية الكويت الموقعة عام ١٩٧٨ لعقد مؤتمر إقليمي بهدف إقرار بروتوكول يعالج ظاهرة تلويث البيئة البحرية في المنطقة من جراء الهجمات المسلحة على السفن والمنشآت البحرية البترولية .

ثالثا : على المستوى المحلي :

بالإضافة على ما ورد خلال هذا البحث من توصيات وملاحظات لمواجهة ظاهرة تلوث البيئة البحرية على المستوى المحلي ، وبخاصة ما يتعلق بموضوع تحديد الاختصاصات الذي هو موضوع دراستنا ، فإننا نرى أن الخطط الاستراتيجية لحماية البيئة البحرية في جمهورية مصر العربية يجب أن تكون وفقا لما يلي :

١) العمل وبأسرع ما يمكن على حصر الاتفاقيات الدولية المعنية بمكافحة التلوث البحري والانضمام إليها وإلى البروتوكولات اللاحقة بها أو اللاحقة عليها ، وذلك بهدف مسايرة التطور العلمي والتقني الذي طرأ على وسائل النقل البحري ، لأنه ليس من المعقول أن تترك اتفاقية مثل اتفاقية بر وكسل عام ١٩٦٩ للتدخل في أعالي البحار مهملة من قبل جمهورية مصر العربية في حين أن هذه الاتفاقية هي التي أحدثت ثورة في القانون الدولي للبحار وأرست قواعد القانون الدولي الجديد كما رأينا من خلال الدراسة ، وإذا كانت الإدارة المصرية قد عرضت هذه الاتفاقية على مجلس الشعب للموافقة على انضمام مصر إليها في الجلسة التي عقدت في يوم

١٩٨٨/١٢/١٠ ، فهذه بادرة حسنة وثمرة حقيقية للجهود المضـــنية التـــي تبذلها وزارة التنمية الإدارية وجهاز شئون البيئة المنبثق عنها ويجب سرعة عرض باقي الاتفاقيات التي لم تنضم إليه مصر حتى الآن .

٢) ضرورة التعاون مع المكتب الإقليمي التابع لمنظمة الصحة العالمية من أجل الاستفادة بالخبرات العلمية والاستئناس بالقواعد والمعايير الدولية المعمول بها في مجال مكافحة التلوث البحري ، وتكثيف الجهود مـــن قبـــل جهـــاز شئون البيئة لعقد الندوات والمؤتمرات العلمية بالاشتراك مع المنظمة للعمل على زيادة الوعي البيئي .

٣) تدعيم وتعميق دور شبكات الرصد البيئي في جمهوريـــة مصـــر العربيـــة وربطها بشكبات الرصد العالمية عن طريق عمل بنك للمعلومـــات البيئيـــة بالتعاون مع بعض الدول العربية والأوروبية والإفريقية .

٤) وفي مجال التشريعات البيئية لا يكفي فقط مجرد وضع القوانين التي تهـــتم بالجوانب الوقائية ، بل يجب أن يشمل التشريع البيئي المتكامل الذي كـــان ثمرة جهود وزراة التنمية الإدارية والمذمع عرضه على لجـــان وزاريـــة لدراسته ، الجوانب العقابية في مسائل مكافحة التلوث البحري الناجم عـــن السفن وباقي أنواع الملوثات الأخرى التي تصيب البيئة البحرية ، على أن تسترشد في وضع هذه القوانين بالاتفاقيات الدولية والإقليميـــة ، وبعـــض القوانين الأجنبية المتقدمة الموضوعة في هذا الصدد ، على أن تراعى في هذه العقوبات ان تتناسب مع حجم الضرر الذي تسببه الملوثات العرضية أو العمدية لمخلفات السفن من تدمير بيئي خطير للبيئة البحرية .

٥) نظرا لأن المنطقة البحرية المصرية تشهد الآن حركة هائلة تتعلق بأعمـــال الكشف والتنقيب عن الزيت وما يرتبط بهذه الأعمال من نشاطات عديـــدة يمكن أن تؤدي في ظل غيبة الرقابة إلى أضرار خطيرة للبيئة البحريـــة ،

فلابد أن تسارع الإدارة المرية متمثلة في وزارة التنمية الإدارية في التعاون من خلال أجهزتها المختلفة مع وزارة البترول لوضع مشروع قانون للرقابة على الأنشطة المختلفة في البيئة البحرية ، يهدف إلى فرض الرقابة على شركات البترول للتحقق من عدم خرقها للقوانين والنظم البيئة ، والتزامها بالقواعد والمعايير الدولية بشأن الأجهزة والمواد المستخدمة أثناء العمليات البترولية كي تكون مطابقة للمواصفات والقياسات العالمية لتجنب تلوث البيئة البحرية .

٦) أثارت واقعة احتجاز السفينة المصرية " الأنفوشي " بميناء هامبروج بألمانيا الاتحادية في أوائل ١٩٨٨ ، بتهمة تلويث المياه الإقليمية الألمانية ، جدلا كبيرا في مصر سواء على مستوى الأوساط الإعلامية أو الأوساط السياسية والحكومية ، حتى وصل الأمر إلى حد تدخل القيادة السياسية في مصر لدى الحكومة الألمانية للإفراج عن قبطان السفينة ، ولقد تردد حينذاك سؤال مفاده : ما هي الأسباب الحقيقية التي أدت إلى تلويث السفينة المصرية للمياه الإقليمية الألمانية ؟ هل هو الإهمال من جانب القبطان أو الشركة التي تدير السفينة ، أم أن هناك أسباب أخرى أكبر من مجرد الإهمال أدت إلى انعدام الرقابة الفعلية على السفينة ؟

ومن وجهة نظرنا أن الأمر لا يتوقف عند حد الإهمال من جانب الربان في التأكد صلاحية أجهزة السفينة المختلفة للعمل وفقا للقواعد والمعايير الدولية المطبقة والمقررة بمقتضى الاتفاقيات الدولية المعنية ، بل أن الآمر يصل إلى حد القصور الشديد في دراسة أحكام القانون الدولي التي تهدف إلى أحكام الرقابة الفعلية على السفن التي ترفع علم الحكومة المصرية ، وهذا ما جاء بأقوال قبطان السفينة حينذاك عندما أعلن أن السفينة لم تخضع لأي إجراء يتضمن التفتيش عليها على الإطلاق ، كما أن السفن تبحر بدون أن تكون

مجهزة بجهاز منع التلوث البحري المقرر بمقتضى الاتفاقيات الدولية ، على الرغم من أنه أبلغ الشركة أتي تشرف على السفينة أكثر من مرة بضرورة تجهيزها وفقا للقواعد والمعايير الدولية ، إلا أن الشركة كانت ترى أن الأجهزة غالية الثمن ، وتجهيز السفن بها غير مجدي من الناحية الاقتصادية .

ولكن ما الحل !! هل نترك سفننا تبحر دون فرض أي رقابة عليها ؟

في الحقيقة لا يمكننا أن نترك الأسطول المصري يبحر دون فرض أكبر قدر من الرقابة الفعلية على السفن التي تحمل علم مصر استنادا إلى السلطان المخولة لها كدولة علم ، لها من السلطات والاختصاصات على سفنها مما يجعلها تلتزم بتطبيق القواعد والمعايير الدولية عليها ، ويكون ذلك من وجهه نظرنا بالوسائل الآتية :

أ) الإسراع بالانضمام إلى الاتفاقيات الدولية المعنية بمكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن أو تلك التي تهدف إلى حماية الأرواح البشرية في البحر .

ب) وضع القوانين واللوائح التي تكفل فرض الرقابة الفعلية على السفن المصرية التي تحمل علم جمهورية مصر العربية سواء في الموانى أو في عرض البحر ، ويمكن تحقيق هذه الرقابة بالوسائل الآتية :

١) إجراء التفتيش الدري على السفن التجارية المصرية الموجودة في الموانى المصرية تطبيقا لأحكام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم من السفن الموقعة في لندن عام ١٩٧٣ ، على أن يكون التفتيش من قبل موظف مختص يمكن أن يكون تابعا لجهاز شئون البيئة المنبثق عن مجلس الوزراء .

٢) تخويل السفن الحربية المصرية سلطة اعتراض السفن التجارية المصرية في عرض البحر والتفتيش عليها للتأكيد من مدى ألتزمها بالقواعد والمعايير الدولية المطبقة بشأن منع التلوث البحري .

ج) إصدار قانون ينص على معاقبة قبطان السفينة المصرية الذي يبحر دون التفتيش على أجهزة السفينة بشأن منع التلوث ، أو في ضبط السفينة بتلويث البيئة البحرية سواء داخل المناطق التي تخضع لولاية جمهورية مصر العربية ، أو تلك التي توجد في أعالي البحار وحتى في المناطق التي تخضع للولاية الإقليمية لدولة أخرى ، وذلك أسوة بالقانون الفرنسي الصادر في ١٩٨٣.

د- تكثيف الدورات التدريبية للمشرفين على تسيير السفن المصرية والعاملين على الشركات المسئولة عن هذه السفن ، مع التركيز على أحكام القانون الدولي بشأن منع التلوث الناجم عن السفن ، على أن يكون ذلك بالاشتراك بين جهاز شئون البيئة ومنظمة الصحة العالمية الفرع الإقليمي بالإسكندرية وأكاديمية النقل البحري .